

## تدوین اصول و راهکارهای ارتقا امنیت پیادهراه‌ها در بافت تاریخی شهر رشت در جهت ارتقا کیفیت فضاهای شهری

الهام پورمها بادیان - دانشجوی دکتری تخصصی، گروه شهرسازی، واحد امارات، دانشگاه آزاد اسلامی، دبي، امارات متحده عربی.

دکتر حسن احمدی\* - استادیار، گروه شهرسازی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

دکتر سید یوسف امیری - استادیار، گروه معماری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

### چکیده

**Formulation of principles and strategies for improving the safety of pedestrians in the historical city of Rasht in order to improve the quality of urban spaces**

#### Abstract

One of the main issues in the city is to create security for all citizens. This important relationship is closely related to the quality of urban spaces, so that one of the main components of measuring the quality of the spaces is to check the level of security in them. The level of security in the historical context, which is located in the heart of the densely populated cities, is of particular importance because the quality of the living environment of most people is measured in these places. The purpose of this research is to develop principles and strategies for improving the safety of pedestrians in historical textures. This research is a case study. The city of Rasht and the pedestal of Alam-al-Hoddi road along with the surrounding historical texture were selected as sample. The research method was descriptive-analytic and data collection was done in the form of a library. In this research, after Recognizing and analyzing the characteristics of Rasht city and the pedestrian of Al-Hoda, are considered as components for promoting security and improving the quality of the spaces. At the end, solutions in various fields of readability, diversity, flexibility, vitality, permeability The sense of belonging and safety in relation to the promotion of safety is proposed.

**Keywords:** Security, Quality, Historical Texture, Walkway, Quality of Urban Spaces

یکی از مباحث اصلی در شهر ایجاد امنیت برای کلیه شهر وندان است. این مهم ارتباط تنگاتنگی با کیفیت فضاهای شهری دارد به گونه‌ای که یکی از مولفه‌های اصلی سنجش کیفیت فضاهای، بررسی میزان امنیت در آن‌ها است. میزان امنیت در بافت‌های تاریخی که در قلب مناطق متراکم شهرها واقع شده‌اند، اهمیت خاصی پیدا می‌کند، چرا که کیفیت محیط زندگی بیشتر مردم در این مکانها سنجش می‌شود. هدف این تحقیق، تدوین اصول و راهکارهای ارتقا امنیت در پیادهراه‌ها در بافت‌های تاریخی می‌باشد. این پژوهش از دارای نمونه موردی می‌باشد و شهر رشت و پیاده راه علم الهدی به همراه بافت تاریخی اطراف آن به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند. روش تحقیق، توصیفی - تحلیلی بوده و جمع‌آوری داده‌ها، به روش کتابخانه‌ای انجام شده است. در این پژوهش پس از شناخت و تحلیل ویژگی‌های شهر رشت و پیاده راه علم الهدی، مولفه‌هایی در جهت ارتقا امنیت و ارتقا کیفیت فضاهای در نظر گرفته شده است و در انتهای راهکارهایی در این زمینه‌های مختلف خوانایی، توعی، انعطاف‌پذیری، سرزندگی، نفوذپذیری، حس تعلق و اینمنی در ارتباط با ارتقا امنیت پیشنهاد گردیده است.

واژگان کلیدی: امنیت، کیفیت، بافت‌های تاریخی، پیاده راه، کیفیت فضاهای شهری.

## ۱ - مقدمه

رشد سریع شهرها و توسعه کالبدی آن موجبات بروز بحرانهای مختلف در زندگی شهری نظیر مشکلات محیطی و نزول کیفیت محیط را حاصل آورد. در پایان امر لزوم توجه به مفهوم کیفیت و ارتقاء آن در محیط‌های شهری در کنار توجه به مسائل کمی بیشتر احساس گردید. در سالهای اخیر تحقیقات گسترده‌ای در این زمینه صورت گرفته است.

### ۱-۱-۲ ترکیب توده و فضای

احاطه یک خانواده بر یک قلمرو متناسب با افزایش تعداد خانواده‌هایی که به طور مشترک از آن فضای استفاده می‌کنند، کاهش می‌یابد. به هر تعداد افراد استفاده کننده از یک قلمرو مشترک بیشتر باشد، حقیقتی که هر فرد نسبت به آن قلمرو احساس می‌کند کمتر خواهد بود. بنابراین، زمانی که تعداد خانوار کمتری از یک فضای مشترک، چه یک فضای داخلی مانند راهرو و چه فضای بیرون از ساختمان، استفاده می‌کنند، به سادگی می‌توان درک کرد که این فضای مشترک برای برای هر خانواده به چه اندازه قابل اهمیت است (Newman, 1996, p. 32). از این رو الگوهای متفاوت یک ساختمان، فضاهای متفاوتی در خارج از ساختمان می‌سازند که در نهایت، تاثیر به سزایی در میزان توانایی ساکنان در کنترل محیط خواهد داشت (Newman, 1996, p. 29).

### ۱-۲ جهت گیری ورودی نسبت به خیابان

نیومن در کتاب خلق فضاهای امن دو پژوهه مسکونی را که در عرض یک خیابان رویروی هم قرار دارند را مورد مقایسه قرار میدهد و اینگونه بیان می‌کند: هر دو مجتمع با تراکم یکسان (۴۰ واحد در آکر) طراحی شده‌اند و امکانات مشابه برای پارک خودروها (یک پارکینگ برای هر واحد) در هر دو در نظر گرفته شده است. در مجتمع متشکل از ساختمان‌های بلند مرتبه، ورودی تمام ساختمان‌ها به سمت زمین داخلی باز می‌شود. پارکینگ‌ها در یک فضای مجزا در کنار خیابان به صورت ردیف‌های پیوسته طراحی شده‌اند و حد فاصلی را بین ساختمان‌ها و خیابان به وجود می‌آورند. اما پژوهه مسکونی در آن سوی خیابان، شامل ساختمان‌های ۳ طبقه می‌باشد، که ورودی آنها کنار خیابان قرار گرفته و پارکینگ هر ساختمان نیز در مجاورت خیابان تامین گردیده است. ورودی‌های رو

## ۲ - مبانی نظری پژوهش

### ۱-۲ ایجاد امنیت در فضاهای شهری

کیفیت جلوه بیرونی یا نمود ظاهری ظرف کالبدی بر اساس فرایندهای متعددی بازنمود رفتاری پیدا می‌کند. از این منظر مجموع رفتارهای محصول روابط

شناختی و زیباشناختی را شامل میشود.(p. 169). اسکار نیومن (Newman, 1996) معتقد است که سلسله مراتب قلمرو مکانی یا زمینه های به وجود آورند خلوت، برای احساس همزیستی مهم هستند و به احساس امنیت انسان کمک می کنند(Lang, 2007, p. 171). رفتار قلمروپایی منجر به تثیت و تنظیم نظامهای اجتماعی شده و به تداوم نظامهای اجتماعی با ثبات کمک می کند. قلمروها باعث ایجاد امنیت میشود و مهمترین کارکرد آن این است که باعث به وجود آمدن مفهومی از هویت هستند، در واقع مالکیت و نظرارت بر محدودهای جغرافیایی تعریفی عینی از فرد یا گروه به دست میدهد. نظرارت موفق بر خلوت نیز نهایتاً به رسیدن به هویت فردی کمک میکند (Altman, 2003).

#### ۶-۱-۲ تعاملات اجتماعی

فضای باز شهری از دیر باز تاکنون بستر کالبدی تعاملات اجتماعی مردم بوده است. هر چند ویژگی های کمی و کیفی فضای باز شهری طی زمان و در اثر عوامل گوناگون چندی تغییر کرده است، اما همواره شهر وندان و سایر استفاده کنندگان از شهر به چنین فضاهایی نیازمند بوده اند. امروزه علی رغم رواج پدیده های نوین ارتباطی چون مطبوعات، ماهواره و اینترنت، استفاده از فضای باز شهری نه تنها اهمیت خود را از دست نداده بلکه پس از مدتی کم توجهی مجدداً جایگاه واقعی خود را باز یافته و مورد توجه واقع شده است. نیاز به حضور در فضای شهری و ارتباط رودرود با سایر شهر وندان منبعث از ویژگی های روانی انسان هاست، مانند نیاز به ارتباط آگاهانه و متقابل با محیط مصنوع، نیاز به بیان ارتباط و ارائه اندیشه ها و افکار در فضای شهر و نیاز روانی به ایجاد مرکز در مجتمع زیستی که از این گونه اند. فضای باز شهری به مکانی اطلاق می شود که همه شهر وندان بتوانند آزادانه از آن بهره برند و در ارتباط با یکدیگر قرار گیرند. (Abaszadegan & Roosta, 2008, p. 39)

#### ۷-۲-۱ حس مکان (حس تعلق)

حس فریتزر استیل مکان را تجربه ای چون هیجان و انبساط خاطر در یک قرارگاه رفتاری خاص می داند و معتقد است که این روح مکان یا شخصیت فضا است که

به ساختمان هر یک از این ساختمانها به ۶ خانواده سرویس میدهد، در حال که در مجتمع بلند مرتبه مقابل ۶۰ خانواده از یک ورودی مشترک استفاده می کنند؛ در مقابل هر ساختمان ۲ یا ۳ طبقه یک محوطه کوچک برای بازی و نشستن(نزدیک ورودی) تعبیه شده است که به گسترش فضای تحت نفوذ هر یک از ۶ خانواده ساکن به سمت خیابان کمک می کند(Newman, 1996, p. 36).

**۱-۲-۳ جهت گیری ساختمان نسبت به خیابان «هیلییر»** از گذر الگوسازی رایانه ای شهر که نشان داد که ارتباط مستقیمی میان خانه های دارای نمای بیرونی و ترس در رفت و آمد عابران، و نیز الگوی واقعی جرم و رفتار ضد اجتماعی وجود دارد؛ از این رو خانه ها باید در بلوک های خیابانی ساده با واحد های مسکونی مقابل خیابان و باغ پشتی طراحی شوند (Kolkuon, 2011, p. 156).

**۱-۲-۴ خلوت** افرادی که در مناطق پر جمعیت شهر های بزرگ و در واحد های مسکونی پر جمعیت زندگی میکنند، احساس از دحام نموده، از نظر ارتضای نیاز به خلوت دچار ناکامی میشوند (Mortazavi, 2008, p. 85). همچنین هیلر از رهگذر الگوسازی رایانه ای شهر که نشان داد که جرم به احتمال فراوان در جایی رخ می دهد که ساکت ترند و کمتر در هم تیه اند. بسیاری از مکان هایی که میزان جرم در آنها بالاست، اغلب جدا افتاده و از جهت بالینی منطقه بندی شده اند(Kolkuon, 2011, p. 167).

**۱-۲-۵ قلمروپایی** رفتار قلمروپایی ساز و کاری است برای تنظیم حریم بین خود و دیگران که با شخصی سازی یا نشانه گذاری یک مکان یا شیء و تعلق آن به یک فرد یا یک گروه بیان می شود(Lang, 2007, p. 169). این تعاریف از ویژگی های اصلی قلمرو مکانی را پیشنهاد می کنند: (۱) احساس مالکیت و حق انسان نسبت به یک مکان، (۲) شخصی سازی و نشانه گذاری یک محوطه، (۳) حق دفاع در مقابل مزاحمت، و (۴) تأمین کارکردهایی که نیازهای فیزیولوژیک تأثیرگذاری

مراکز شهری را تضمنی کنند (Mohammadzadeh, 2011). «یان گل» (۱۹۸۷) تأکید می کند که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیت های روزمره و اجتماعی شهر وندان تاثیر می گذارد و این تاثیر را بهتر از هر جای دیگر می توان در معابر ویژه پیاده ها یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد (Gehl, 1987). به تعبیر جین جیکوبز شهر را می توان با خیابان هایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر طهنه افراد کمک می کند. اگر خیابان ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دمید. از دید او پیاده راهها باید سرزنشه باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1961, p. 27). امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده راه های شهری در برگزاری نمایشگاه ها، وقایع اجتماعی، فستیوال ها، آگهی های تبلغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می شود (Long & Brambila, 1977: ۲۷).

از این جهت، پیاده راهها هم به دلیل حفاظت بناها و مناطق با ارزش تاریخی و هم به دلیل تقویت سیمای شهر و هم از جهت تبدیل به یک عنصر هویتی در امر هویت بخشی به شهر نقش مهمی ایفا می کند. بنابراین، احداث پیاده راهها از جمله راههایی است که می توانند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری موثر باشد. به همین دلیل، پیاده راه راه حلی علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد مراکز شهری هستند که می توانند با تخریب موقعیت های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، تراکم و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند.

**۲-۲ نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری**

در تبیین جایگاه امنیت در شهرسازی، پیاده روی به عنوان ابتدایی ترین نوع حملونقل شهری و ایمن ترین و راحت ترین آن، یکی از اجزای اصلی سامانه حمل و نقل شهرهاست. امروزه وجود شهرهای انسان محور و پیاده محور از جمله مباحثی است که بسیار مورد توجه است. محور اصلی الگورانمای محیطی و انرژی در توسعه محله ای را پیاده مداری و حمل و نقل تشکیل می دهد که امروزه بسیار مورد توجه کشورهای توسعه یافته است. با افزایش اولویت دهی به وسائل نقلیه موتوری در شهرهای امروزی تقریباً شهرها در جهت استفاده راحت از اتومبیل طراحی شده اند و شهر وند پیاده به عنوان عضو اصلی سازنده شهر و نیازهای او به فراموشی سپرده شده است. از جمله این مسائل توجه به منظر شهری در مسیرهای مخصوص پیاده است. منظر شهری محیطی محسوس و موثر بر رفتار فرد و نتایج آن است. میزان موثر بودن محیط بر فرد بستگی به میزان ادراک فرد دارد که خود وابسته به آمادگی ناظر برای ادراک، ظرفیت ادراکی و شرایط ادراکی می باشد. شهرها و مناظر شهری به خصوص از مسیرهای عبوری رویت می شوند و در همین فرایند مورد ارزیابی قرار می گیرند. حرکت عامل بسیار مهم در ادراک شهر از خیابان هاست. موضوع توالی بصری حاصل از حرکت در یک مسیر است. حرکت کردن در یک مسیر سبب درک بیشتر از محیط می گردد، بنابراین ساماندهی منظر شهری پیاده راهها می تواند بر خوانایی و ادراک پذیری محیط موثر باشد (Toozandejani, 2013).

(Tabatabaei, & Sargolzaei, 2013). در این میان، پیاده راهها معابری بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می توانند شور و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهرها آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری

این احساسات خاص را برمی انگیزد (Felahat, 2006, p. 61). چرا که بررسی ها نشان می دهد ویژگی های کالبدی محیط با معانی و تأمین فعالیت های خاص، در ایجاد حس مکان مؤثر است (Falahat, 2006, p. 63). به عبارت دیگر حس مکان حاصل ارتباط درونی انسان، تصورات ذهنی او و ویژگی های محیطی است (Falahat, 2006, p. 64).

**۳-۲ مفهوم کیفیت و کیفیت محیطی**

کیفیت نیز همانا چگونگی ویژگی ها هر چیز یا پدیده است که تاثیر عاطفی و عقلانی خاصی بر انسان می گذارد (Pakzad, 2009, p. 106). بنابراین می توان کیفیت هر شیء را مجموعه ای از خصوصیات یا صفات مشخصی دانست که موجب متمایز شدن هر شیئی از اشیای دیگر می شود، و امکان داوری در مورد برتری یا مشابهت و یا فروتنی یا کاستی چیزی را در مقایسه با چیزهای دیگر فراهم می سازد (Golkar, 2007, p. 42). الکساندر نیز معتقد است که نوعی کیفیت محوری وجود دارد که مبانی اصلی حیات و روح هر

رادارا میباشدند( Van Kamp, Leidelmeijer, Marsman, & Hollander, 2003, p. 9)

وان کمپ (۲۰۰۳) کیفیت محیط را مفهومی فرآگیر می‌داند و معتقد است که نظریه‌ها یا تئوری‌های گوناگون در مورد دیدگاه‌های مختلف کیفیت محیطی دارای مفهومی چند بعدی‌اند. برخی از دیگر نویسنده‌گان چنین ادعا میکنند که امکان تعاریف به صورت مفاهیم چند بعدی وجود ندارد و این کار شبیه به تشریح ریشه گیاه است که به ظاهر ساده می‌نماید اما فریبینده است چون لایه‌های مختلفی دارد (Van Kam et al., 2003, p. 6). «کام روزمان»، کیفیت محیط شهری را وابسته به بخش عملده‌ای از کیفیت زیر ساخت‌ها و مدیریت مناسب آنها می‌داند. همچنین معتقد است که کیفیت محیطی پیامد فعالیت‌های اقتصادی است و چنین چیزی می‌تواند مستقیم و غیر مستقیم بر تاثیر نهد (Kamruzzamanmajumder, 2007, p. 1) کیفیت محیط (Hossain, Islam, & Sarwar, 2007, p. 1) شهری عبارت است از شرایط اجتماعی-فرهنگی و کالبدی محیط شهری که نشانده‌ندی میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از آن محیط می‌باشد؛ در واقع یک محیط با کیفیت بالا، حس رفاه و رضایتمندی را به جمعیتی که در آن ساکنند به واسطه ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا نمادین باشند، منتقل می‌کند (Bahraminejad, 2003, p. 44). مفهوم کیفیت محیط شهری را باید در موضوع جستجو کرد، عناصر کالبدی و فعالیت‌هایی که با وجود آن شهر شهریت می‌یابد. ارزش‌هایی که عناصر شهریت را کیفیت می‌بخشد (Ansarinia, 2007, p. 11).

#### ۲-۴-۲ کیفیت فضاهای شهری

از دهه ۱۹۳۰، محققان با روش‌ها و رویکردهای متنوع، کیفیت زندگی را مطالعه کردند. آنان کوشیده‌اند تا اجزاء و عناصر کیفیت زندگی را معین نمایند و مناطق جغرافیایی مانند شهرها، ایالات و کشورها را به وسیله شاخصهای کیفیت زندگی مقایسه کنند (Blomquist, Berger, & Hoehn, 1988), (Boyer & Savageau, 1993) (Sufian, 1993) (1981) به لحاظ دانشگاهی، مفهوم کیفیت زندگی شهری به عنوان یک زمینه تحقیقی

انسان، شهر، بنا یا طبیعت بکر است. این کیفیت عینی و دقیق است، اما نمی‌توان نامی بر آن گذاشت (کیفیت بی‌نام) (Alexander, 2007, p. 17) برآیند مؤلفه‌هایی حاصل می‌شود که با شناسایی کارکردها و تأثیرات مناسب هر یک از آنها بر فضای شهری راهکارهای برای بهبود کیفیت فضاهای شهری ارائه داد (and et al., 2013) در مطالعه بر روی بیش از هزار فضای عمومی شهری در کشورهای مختلف جهان و سنجش نظریات شهروندان، چهار عامل اساسی در کیفیت فضاهای عمومی شهری از اهمیت بیشتری برخوردار شد؛ دسترسی و بهم پیوستگی، آسایش و منظر، کاربری و فعالیت، و اجتماع پذیری که البته در این میان، اجتماع پذیری از مهم ترین عوامل مطلوبیت سنجی فضاهای شهری بهوازه (محیط) چندان کاربرد دارد که تشخیص معنای دقیق آن را دشوار کرده است. جغرافیادانان به تعریف زمین و آب و هوا می‌پردازنند؛ روانشناسان در تعریف مردم و شخصیت فردی آنها می‌کوشند؛ جامعه شناسان، سازمانهای اجتماعی و فرآیندها را تعریف می‌کنند؛ و معماران عهده دار تعریف ساختمانها و محیط‌های باز و منظر و نظارت اینها هستند (Lang, 2007, p. 87).

موضوع کیفیت محیط شهری از جمله موضوعات مورد توجه برنامه‌ریزان شهری و کارشناسان حوزه‌های مختلف علوم انسانی، بخصوص در دهه اخیر بوده؛ و تعاریف متعددی از مفهوم کیفیت محیط در شهرها از جانب محققین ارائه شده است. بسیاری از پژوهشگران به بازشناسی این مفهوم پرداخته‌اند. کیفیت محیط موضوعی پیچیده و در برگیرنده ادراکات ذهنی، نگرشها و ارزش‌های گروهها و افراد مختلف است (Porteous, 1971, p. 155). کیفیت محیط را می‌توان به عنوان بخش اساسی از مفهوم گسترده‌تر کیفیت زندگی تعریف کرد (RIVM, 2002, p. 13) (کیفیت محیط از برآیند کیفیت اجزای متصله یک ناحیه معین حاصل می‌شود، اما بیشتر از اشاره به جمع اجزای سازنده محیط، بر ادراک کلی از یک مکان دلالت دارد. اجزای سازنده محیط (طبیعت، فضای باز، زیرساختها، محیط انسان ساخت) (صنوع، تسهیلات محیط کالبدی و ذخایر طبیعی، روابط اجتماعی و...) هر یک مشخصات و کیفیات خاص خود

## دریس شهری

فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
ضمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶  
No.48 Autumn 2017

۲۱۰

- که باعث جلب افراد به آنجا می‌شود و در مقیاس کلان، عولمل اجتماعی، فرهنگی، محیطی که از برون بر فضنا تاثیر می‌گذاردند (Jacobs, 1961, 1960).
- کوین لینچ ۲ در سال ۱۹۸۱ ارتقاء کیفیت زندگی شهری را در گرو پنج معیار و دو فوق معیار اعلان میدارد.
۱. سرزندگی: امکان بقای زیست شناختی و جامعه شناسی انسان در محیط شهر.
  ۲. معنی: نقش انگیزی ذهنی و معنادار بودن مکانهای شهری.
  ۳. دسترسی: سهولت نفوذ فیزیکی به بخشها مختلف بافت شهری.
  ۴. کنترل و نظارت: فراهم بودن امکان انتخاب و مداخله شهروندان در امور مرتبط با مدیریت و استفاده از عرصه همگانی.
  ۵. سازگاری: انطباق فرم شهری با فعالیتهای گوناگون و رفتارهای مختلف.
  ۶. کارایی: کارا بودن هر یک از معیارهای فوق با توجه به هزینه.
  ۷. عدالت: پرداخته شدن هزینه معیارها از طریق سازمان یا طبقه اجتماعی که باید برای آن هزینه کنند(Linch, 2002).
- همچنین به دنبال این صاحبظران، یان بنتلی و همکارانش، در کتاب محیط‌های پاسخده، هفت معیار را برای ایجاد محیط‌های پاسخده بیان کرده‌اند(Bently et al., 2003)؛ (and): نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی، انعطاف‌پذیری، تنشیات بصری، معنای حسی، رنگ تعلق که در سال ۱۹۹۰ به دلیل نارسایی و کمبود مفاهیم در این عوامل، یان بنتلی سه معیار دیگر را به این عوامل افزود: کارایی در مصرف انرژی، نگهداری از اکوسیستمهای پاکیزگی (به حداقل رساندن آلودگی هوا).

### مدل لنگ

لنگ بر اساس سلسله مراتب نیازهای انسانی که توسط مازلو بیان شده است، کیفیتهای محیط را به ۶ قسمت دسته‌بندی کرده است و از آنجا که فضاهای عمومی شهری از جمله محیط‌های با اهمیت و مورد توجه در طراحی فضاهای می‌باشند، این طبقه‌بندی در این گونه فضاهای قابل 2. Lynch

از اوایل دهه ۱۹۶۰ میلادی مطرح شد. گزارش کمیته ریاست جمهوری آمریکا در در سال راستای تحقق اهداف ملی این کشور و کار پژوهشی بایر ۱۹۶۰ میلادی درباره آثار ثانویه برنامه‌های محیط زیست در آمریکا به عنوان اولین کارهایی نام بده می‌شوند که پیشگام توجه به موضوع کیفیت زندگی بوده‌اند (Schuessler & Fisher, 1985, p. 130). قیدان تعریفی استاندارد از مفهوم کیفیت زندگی، باعث شده است که گاه از واژه‌هایی نظیر رفاه، سطح زندگی، رضایتمندی از زندگی و مانند اینها نیز به جای واژه کیفیت زندگی در متون مطرح در این زمینه استفاده شود. برخی از صاحب نظران واژه کیفیت زندگی را در رشتہ‌ای پیوسته از مفاهیم قرار میدهند، برخی دیگر این گونه استدلال می‌کنند که کیفیت زندگی، مفهومی چند بعدی است؛ کیفیت زندگی، موضوعی چند رشتہ‌ای و چند شاخه‌ای است و از این رو مفهومی چند بعدی است (Ulengin, Ulengin, & Guvenc, 2001, p. 342).

جين جيكوبز ۱ چهار شرط اصلی را برای خلق تنوع بارور در نواحی شهری و در نتیجه سرزندگی شهری بیان می‌نماید که عبارتند از: ۱- محدوده ترجیحاً دارای بیش از دو کارکرد اصلی باشد؛ ۲- غالب بلوك‌ها کوتاه باشد؛ ۳- منطقه ترکیبی از ساختمان‌هایی با سن و شرایط متفاوت باشد؛ ۴- تراکم فشرده‌ی کافی مردم صرف نظر از علت حضورشان وجود داشته باشد. او در شرط اول بر روی تنوع کاربری، در شرط دوم و سوم بر روی تنوع کالبدی و در شرط چهارم از تنوع فعالیت‌ها سخن می‌گوید؛ در واقع به اعتقاد او تنوع، سرزندگی را به دنبال خواهد داشت؛ البته این کاربری‌ها هستند که فعالیت‌ها را پدید می‌آورند و با وجود کاربری‌های مختلط، قطعاً تنوع فعالیتی نیز بالا می‌رود و در نتیجه آن تنوع افراد مراجعت کننده، در ساعات متفاوت روز افزایش می‌یابد. بنابراین یکی از ملزمات سرزندگی خیابان، وجود کاربری مختلط و تنوع آن‌ها است. ولی تنوع تنها یکی از ملزمات ایجاد سرزندگی و پویایی در یک فضا است و عناصر قدرتمند دیگری نیز وجود دارند که در ایجاد فضای شهری سرزنده تأثیرگذار هستند؛ به عنوان نمونه در مقیاس خرد، طراحی شهری جذاب و متناسب با فعالیت‌ها

1.JaneJacobs

کیفیتهای سه گانه کالبدی، فعالیتی و تصورات محیط شهر است. قبل از کانتر، مولفه‌های مکان توسط رلف در کتاب مکان و بی مکانی به صورت سه مولفه کالبد، فعالیت و معنی ارائه شده است. گلکار از دیگر کسانی که در این زمینه مدلی ارائه کرده است که با الهام از مدل کانتر و در راستای تکمیل آن میباشد. به این ترتیب که از ترکیب ابعاد چهار گانه محیط، کالبد، فعالیت و تصورات، اکوسیستم، سه مولفه کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی-زیبا شناختی و کیفیت زیست محیطی به مثابه نیروهای شکل دهنده کیفیت کلی طراحی شهری یک مکان استنتاج میشود (Golkar, 2001, p. 53).

مدل اپلیارد  
دونالد اپلیارد، طرفدار رویکرد کنش متقابل ادراک بود. نظریه کنش متقابل به نقش تجربی ادراک تاکید دارد و رابطه‌ای پویا میان فرد و محیط را مبنای تحلیل قرار می‌دهد. در این نظریه ادراک، بخشی متقابل به حساب آمده است که در آن محیط، مشاهده‌گر و ادراک وابستگی متقابل دارند. ویلیام اتیلسن فرآیند را اینگونه تعریف می‌کند: ادراک بخشی از فرآیند زندگی است که به وسیله هر یکازما، دیدگاهی نظری خاص، برای خود جهانی را تصور میکنیم که در آن... نیازهای ما ارضاء می‌شود. برطبق مطالعات ساختاری تووصیف میکنند. تووصیفات ساختاری، گزارش‌هایی از چگونگی ساختار کالبدی و اجتماعی محیط است و تووصیفات تجربی شامل خلقيات و احساسات و خودگزارشی می‌باشند. اپلیارد در این اساس، اطلاعات ادراکی را به سه دسته تقسیم کرده است:

۱. اطلاعات عملی
۲. اطلاعات استنباطی
۳. اطلاعات پاسخگو (Lang, 2007, p. 78).

#### مدل کرمونا

مدل دیگری که از کیفیات محیطی ارائه شده است، مدلی است که در کتاب *Public places, urban spaces* آن پرداخته شده، که میتوکرمان در آن ۶ وجه مختلف کیفیت‌های محیط شهری مطلوب را بیان میکند. این مولفه‌ها عبارتند از:

- تعمیم می‌باشند:  
 ۱. کیفیتهایی که نیازهای فیزیولوژیک انسان را بطرف می‌سازند.  
 ۲. کیفیتهایی که نیازهای ایمنی و امنیت انسان را بطرف می‌سازند.  
 ۳. کیفیتهایی که نیاز به تعلق و وابستگی را بطرف می‌سازند.  
 ۴. کیفیتهایی که نیاز به عزت و حرمت را بطرف می‌سازند.  
 ۵. کیفیتهایی که نیاز به خودشکوفایی را بطرف می‌سازند.  
 ۶. کیفیتهایی که نیاز به ادراک و زیبایی را بطرف می‌سازند (Pakzad, 2006, p. 33).

از جمله اشخاصی که محیط شهری را از دیدگاه نیازهای انسان مورد بررسی قرارداده است، آندره گوتن ۱ میباشد. از دیدگاه وی بحث و مطالعه پیرامون موضوع شهرسازی منوط به بررسی نیازهای و احتیاجات بشر است. گوتن احتیاجات بشر را به دو دسته نیازهای جسمانی و نیازهای روحی روانی، دسته‌بندی می‌کند. احتیاجات جسمانی انسان برای زیسن، چون تنفس، تغذیه، استراحت و... باید پایه و اساس شهرسازی قرار گیرند و احتیاجات روحی و روانی انسان مانند زندگی در جمع، فراغت، تفریح، آرامش فکری و روحی، برای تامین سعادت و شناخت افکار و روحیات افراد ضروری است. از نظر وی اگر محل سکونت انسان - چه فردی و چه جمعی - با توجه به نیازمندی‌هایش ساخته شود، وسائل خوش زیستی او فراهم شده است (Gothen, 1979, p. 33).

#### مدل کانتر

بر اساس مدل کانتر که به مدل مکان شهرت دارد، محیط شهری به مثابه یک مکان متشکل از سه بعد درهم تبده کالبد، فعالیت و تصورات است. از آنجا که کیفیت محیط شهری یک مکان ناگزیر از پاسخدهی مناسب به ابعاد گوناگون محیط شهری است، میتوان مولفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری را به موازات مولفه‌های سازنده مکان تعریف کرد. به عبارت دیگر با اقتباس از نظریه مکان کانتر میتوان گفت: کیفیت محیط شهری عبارت است از برآیند سه مولفه که هریک از آنها متفکل برآورده ساختن یکی از

## دریس شهری

فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
ضمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶  
No.48 Autumn 2017

۲۱۲

فضا از لحاظ اجتماعی است. بیانگر این مطلب است که فضا در شهر چگونه پاسخگوی حضور افراد در آن و رفتارهای متفاوت آنها به لحاظ اجتماعی است. بنابراین تاثیرات فضا در عملکرد افراد و چگونگی تنظیم و کنترل رفتار ساکنین در محیط از مباحث اصلی ابعاد اجتماعی یک مکان است.

۴. مولفه بصری: لذت دیدن فضاهای شهری از عوامل تاثیرگذار بر ادراک و فهمیدن است. این تاثیرگاهی لحظه‌ای و گاهی درازمدت است که بستگی به ویژگی

۱. مولفه کالبدی: بیانگر کیفیتهایی است که به کالبد محیط مربوط میباشند. قطعه بندیها، بلوک بندیها، کاربری زمین، الگوی مسیرها از عوامل تاثیرگذار بر کیفیتهای کالبدی فضای شهری میباشند.

۲. مولفه ادراکی: ادراک، شامل جمعاًوری، سازماندهی و حس کردن محیط است. بعد معنایی فضا یعنی کیفیتهایی از فضای که بر ادراک انسان تاثیر مستقیم دارند و به تعابیری که انسان از فضا میکند وابسته است.

۳. مولفه اجتماعی: شامل کیفیتهای مثبت و منفی یک

جدول ۱. جمع بندی نظریات: مدلی برای سنجش فضای شهری واجد کیفیت؛ منبع: عباس زادگان و روستا، ۲۰۰۸

| شاخص          | توضیح   | اندازه‌گیری   | اقدامات لازم   |
|---------------|---|---|--|
| نفوذ پذیری    | این کیفیت تعداد راههای بالقوه به یک محیط عامل محوری دستیابی به مکان‌ها است  | میزان سنگینی ترافیک<br>معابر بیرونی و درونی   | قابلیت رویت فضا<br>از دور و رویت درون فضا                              |
| تنوع          | این کیفیت به مفهوم یکپارچگی جریان زندگی، کار و تفریح است و اختلاط کاربری و مردم، تجلی خارجی این کیفیت است                                   | درصد حوزه‌های تک<br>عملکردی به کل فضای عملکردی  | توع مدھای حمل و نقل عمومی و الگوی پارک اتوبیل                          |
| ایمنی و امنیت | این کیفیت به حفاظت خود، خانواده، دوستان و اموال یک فرد مربوط می‌شود، و کمبود آن استفاده از فضای عمومی و خلق محیط مصنوع موفق را تهدید می‌کند | تعداد زنان و کودکان در فضا  | بستر سازی برای پاسخگویی فضا به گروه‌های ذینفع و فعالیت‌های ممکن یک فضا |
| انعطاف پذیری  | این کیفیت تغییرپذیری فضای برای استفاده‌های گوناگون را بیان می‌کند   | میزان فعالیت‌های مختلف در فضا   | بستر سازی برای پاسخگویی فضا به گروه‌های ذینفع و فعالیت‌های ممکن        |
| سرزنندگی      | این کیفیت در فضای اجراه تجربیات متنوعی را به افراد می‌دهد و به تبع آن در اوقات گوناگون افراد مختلفی را با منظورهای متنوع به خود جذب می‌کند  | تعداد پیاده در فضا<br>تعداد فعالیت در هر ۱۰۰ متر  | امکان فعل نمودن فضا در ساعت مختلف و برای گروه‌های مختلف در فضا         |
| حس تعلق       | این کیفیت که به نوعی ناظر به هویت مکان است، احساس تعلق و وابستگی افراد به یک فضای نشان می‌کند   | نحوه پراکندگی و تعداد بنایی و نشانه‌های هویت<br>مند در اطراف فضا                                    | هویت بخشی به فضا تابع عناصر مصنوع و اقلیم                              |
| خوانایی       | این کیفیت که به ادراک افراد از فضا مرتبط می‌شود، نمایانگر میزان واضح و شفاف بودن فضای برای مخاطبین است                                      | تعداد گره‌ها، لبه‌ها و راهها و نشانه‌های خوانا؛ تعداد دفعات اشاره به عناصر خوانایی در نقشه‌های ذهنی | پرهیز از به کاربردن عناصر مصنوع معنی شفاف برای همه شهروندان            |

است که موجب ارتقاء عملکرد محیط شهری می‌شود. بنابراین بعد عملکردی فضای مربوط به کیفیتهایی است که به فعالیتهای موجود در فضای عملکرد خود فضای وابسته اند.

۶. مولفه زمانی: استفاده از چرخه‌های فعالیتی و زمانی همچون زندگی در روز، شب و فصول مختلف، در بهره‌گیری از فضاهای، به طرح کمک می‌کند،

خاصی دارد، که از آن دیده یا ادراک شده است. بعد بصری فضای شامل کیفیتهاست که با دیده شده فضای توسط حاضرین و ناظرین، برآنها تاثیر می‌گذارد.

۵. مولفه عملکردی: از مهمترین کیفیت‌های یک فضای شهری خوب قابل دسترس بودن آن برای تمامی گروههای است. همچنین وجود عملکردهای متنوع و آزادی فعالیتهای اجتماعی قابل قبول نیز از مواردیگری

جدول ۲. عوامل، مولفه‌ها و شاخص‌های موثر کیفیت محیط از دیدگاه اندیشمندان؛ منبع: رادجهانبانی و پرتونی، ۱۳۹۰

| نظریه پرداز                | عوامل موثر بر کیفیت فضاهای شهری  | بیانیه<br>برگزاری<br>سازمان<br>شهری |
|----------------------------|--|-------------------------------------|
| کوین لینچ                  | سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی، عدالت  |                                     |
| ایان بنتلی <sup>۱</sup>    | نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی، انعطاف پذیری، تناسب بصری، غنای حسی، رنگ تعلق، کارایی منابع، پاکیزگی، حمایت زیستی   |                                     |
| میتیو کارمونا              | مولفه‌های کالبدی، ادراکی یا معنایی، اجتماعی، بصری، عملکردی، زمانی  |                                     |
| پانتر و کارمونا            | پایداری زیست محیطی، منظر شهری، دیدها، فرم شهر، فرم ساختمان‌ها، عرصه همگانی ساختار و خوانایی، فرم، آسایش و راحتی، دسترسی، بهداشت و ایمنی، حفاظت تاریخی، سرزندگی، حفاظت محیط طبیعی، تنوع، سازگاری، گشودگی، مراودات اجتماعی، برابری و مساوات، نگهداری، انطباق پذیری، معنی، نظارت و اختیار | ساوت ورث <sup>۲</sup>               |
| جیکوبز و اپلیارد           | دسترسی به فرصلات، تخييل و شادي، قابل زندگی بودن، هویت و کنترل، اجتماع و زندگی همگانی، اصالت و معنی، فراگیر بودن محیط، خودکفایی شهری  |                                     |
| راجرز ترانسیک <sup>۳</sup> | حفظ تسلسل حرکت‌ها، محصوریت، پیوستگی لبه‌ها، کنترل محورها و پرسپکتیوها، درهم امیختن فضاهای درون و بیرون   |                                     |
| هاتن و هانتر               | تنوع، تمرکز، دموکراسی، نفوذپذیری، امنیت، مقیاس مناسب، طراحی ارگانیک، اقتصاد و ابزارهای مناسب آن، روابط خلاقانه، انعطاف پذیری، مشورت و مشارکت دادن استفاده کنندگان در طرح‌ها  |                                     |
| شیروانی                    | سازگاری، جلوه‌های خارجی، مباحث معمارانه  |                                     |
| کولمن <sup>۴</sup>         | حفظ تاریخی و مرمت شهری، طراحی برای بیاده‌ها، سرزندگی و تنوع استفاده بستر و محیط فرهنگی، بستر و محیط طبیعی، توجه به ارزش‌های معمارانه محیط  |                                     |
| گرین <sup>۵</sup>          | عملکرد، نظم، هویت، جذابیت  |                                     |
| برايان گودی <sup>۶</sup>   | سرزندگی، هارمونی یا هماهنگی با بستر موجود، تنوع، مقیاس انسانی، نفوذپذیری، امکان شخصی سازی مکان، خوانایی، انعطاف پذیری، امکان تحول سنجیده و کنترل شده، غنا  |                                     |
| جين جیکوبز                 | فعالیت‌های مناسب، نظم بصری محیط، کاربری مختلط، توجه به عنصر خیابان، نفوذپذیر بودن، اختلاط اجتماعی و انعطاف پذیر بودن فضاهای  |                                     |
| مارگات مید                 | همسایگان سازگار، حس محله، حس تداوم، آگاهی از بیوسفر و احساس سرنوشت مشترک، حفاظت اکولوژیکی، تنوع، گمنامی، تحرک، انتخاب محل سکونت، اجتناب از جدایی اجتماعی و گستره شدن از پیوندهای اجتماعی   | اندیشمندان اسلامی                   |

شود. مباحث امنیت و کیفیت فضاهای شهری در قسمت مبانی نظری تبیین گردید، در ادامه با شناخت و تجزیه و تحلیل ویژگی‌های پیاده راه شهر رشت، راهکارها در جهت ارتقاء امنیت و کیفیت فضاهای شهری این شهر داده می‌شود.

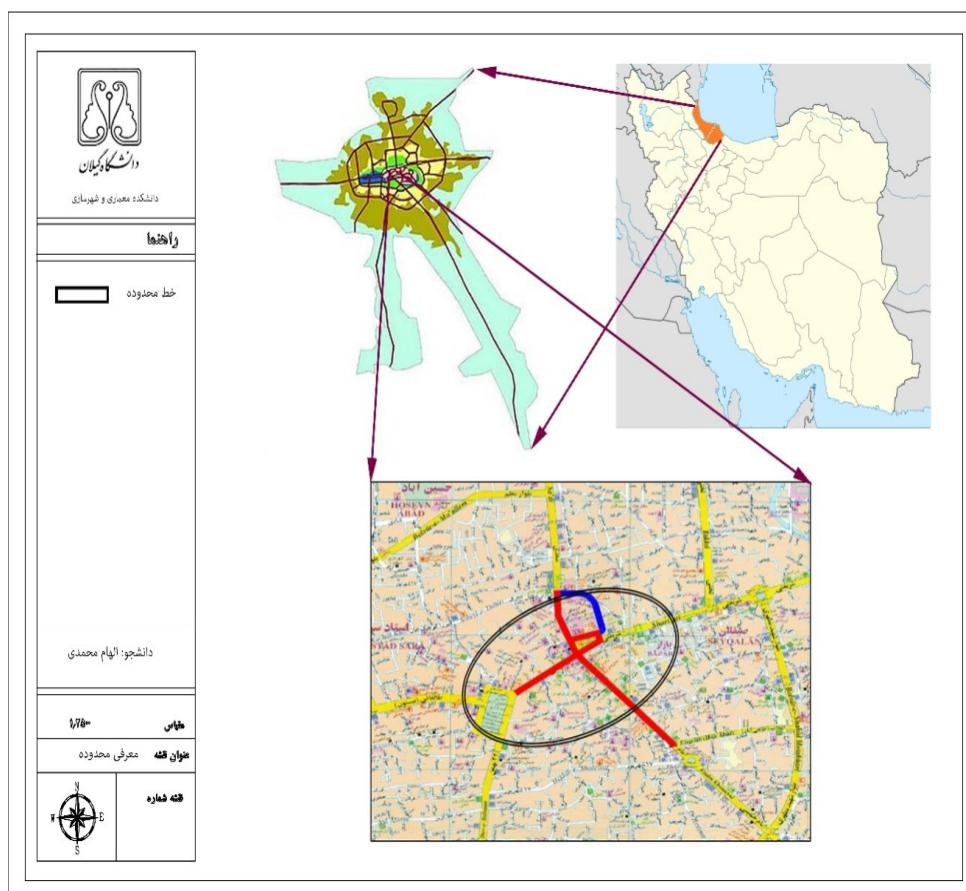
بنابراین مدیریت زمانی در فضاهای عمومی از عوامل تاثیرگذار در شکل‌گیری عملکردها و تغییرات فضایی می‌باشد“ (Rafieyan, Taghvaiy, Khademi, & Ali, 2013, p. 39).

#### ۴- یافته‌ها و بحث

شهر رشت در ۴۹ درجه و ۳۲ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۲ دقیقه عرض شمالی از نصف النهار گرینویچ قرار دارد و مساحت آن حدود ۱۳۲ کیلومتر می‌باشد. این شهر از شمال به شهر خمام، از جنوب به دهستان الکان، از غرب به صومعه سرا و از شرق به کوچصفهان محدود است. رشت در وضع طبیعی خود جزء کوچکی از جلگه گیلان و دشت‌های جنوبی دریای خزر است که این جلگه در دو حد جنوبی و شمالی خود بین کوههای البرز و نوار ساحلی واقع شده و شهر رشت، بندر انزلی و لاھیجان را در بر می‌گیرد. پیاده راه علم الهدی در مرکز شهر رشت قرار

#### ۳- روش شناسی پژوهش

هدف این پژوهش، تدوین اصول و راهکارهای ارتقاء امنیت پیاده راه‌ها در بافت تاریخی شهر رشت در جهت ارتقاء کیفیت فضاهای شهری است. روش تحقیق توصیفی- تحلیلی می‌باشد که داده‌های مورد استفاده در بخش پژوهش این پژوهش، از روش کتابخانه‌ای به دست آمده است. اطلاعات کتابخانه‌ای مورد استفاده در این پژوهش از روش‌های مختلف از جمله مراجعه به کتب، مجلات، پژوهش‌های تحقیقی، نقشه‌ها و جستجوی اینترنتی حاصل شده است. در این قسمت هدف این بوده که از آخرین اطلاعات موجود در رابطه با موضوع مورد مطالعه استفاده



نقشه ۱. موقعیت پیاده راه علم الهدی در شهر رشت؛ منبع: گوگل مپ.

## دریس شهری

فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
صیمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶  
No.48 Autumn 2017

هر رهگذری هنگام عبور از پیاده روی علم الهدی احساس خوبی دارد و راحتی حتی در تنفس به او دست می‌دهد مخصوصاً راحتی عبور و مرور برای زنان و سالخوردگان فراهم شده است. علاوه بر آن با نصب مجسمه‌هایی از شخصیت‌ها و مشاغل بومی و بعضی از ویژگی‌های خیال انگیز نوعی حس نوستالوژیک هم به هر رهگذری منتقل می‌نماید (Mirpadiyab, 2015) (شکل ۱).

در ادامه ویژگی‌های مختلف پیاده راه علم الهدی و بافت تاریخی شهر براساس مولفه‌های مختلف مرتبط با امنیت مورد بررسی قرار گرفته است (جدول ۳).

**۵- تدوین راهکارهای ارتقا امنیت در بافت تاریخی شهر رشت در جهت ارتقا کیفیت فضاهای در این قسمت، مولفه‌های مختلف ارتقا کیفیت فضا براساس امنیت در پیاده راه و بافت‌های تاریخی شهر رشت بیان می‌گردد که در جدول ۴ قابل مشاهده است:**

**۶- نتیجه‌گیری و جمع‌بندی**  
در این پژوهش به تدوین راهکارهای ارتقا امنیت در بافت تاریخی شهر رشت در جهت افزایش امنیت پرداخته شد. در ابتدا مبانی پژوهش در ارتباط با مفاهیم امنیت مطرح شده و سپس مفاهیم مرتبط با کیفیت معرفی گردید و در ادامه به مباحث مربوط به مولفه‌های کیفیت از دیدگاه نظرپردازان اصلی پرداخته شد. در این پژوهش به طور خاص به شهر رشت در ایران پرداخته شده و پیاده راه و بافت تاریخی این شهر مورد بررسی قرار گرفتند. زیرا در این شهر برای اولین

دارد. این پیاده راه یکی از فضاهای عمومی شهری است که نمیتوان تأثیر آن را در حیات شهری رشت نادیده گرفت. از زوایای مختلفی می‌توان به اهمیت این نوع پروژه‌های شهری پرداخت. روشن است که امروزه تأثیر زیبایی منظر شهری بر وضعیت روانی شهروندان موضوعی نیست که اثبات آن نیاز به تحقیقات زیادی داشته باشد. بدون شکپیاده راه علم الهدی رشت در مقایسه با گذشته آرامش بیشتری به پنهان مرکزی شهر بخشیده است. عباران در این فضا با آرامش بیشتری قدم می‌زنند و علائم استرس و تعجیل، کمتر در چهره آنان مشاهده می‌شود (نقشه ۱).

پیاده راه علم الهدی شهر رشت که مسیر شهرداری را به سبزه میدان وصل می‌کند، دارای ۲۷۲ متر طول و ۲۴ متر عرض است که در شش ماه ساخته شده است. ایجاد فضای مناسب پیاده راه خیابان روی علم الهدی نقش مهمی در کاهش ترافیک به مرکز شهر دارد و می‌تواند به عنوان یک طرح الگویی در شمال کشور مطرح شود. به گفته سید مهدی میرصالحی کارشناس ارشد میراث فرهنگی رشت، پیاده راه علم الهدی مانند تنگه‌ای در شهر رشت می‌باشد و بیان می‌کند که این خیابان در مسیر اصلی ترین معبر رشت که شرق و غرب را به یکدیگر پوند می‌دهد قرار گرفته و باید با دقت بیشتری به اینگونه خیابان‌ها پرداخت. ضروری ترین مسئله شهر رشت به عنوان شهری تاریخی احیای بافت قدیم، حفظ جداره تاریخی و بنای‌های تاریخی این شهر است. با توجه به ترافیک سنگین انسانی در محوطه مرکزی رشت حوالی میدان شهرداری و سبزه میدان، به واقع باز شدن همچین معبری برای استفاده پیاده‌ها الزام و ضروری بود.



تصاویر ۱ و ۲. پیاده راه علم الهدی؛ منبع: نگارندگان.

### جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت

| نظام                   | قوت   | ضعف  | فرصت  | تهدید   |
|------------------------|---|--|---|---|
| بنای اجتماعی و اقتصادی | <ul style="list-style-type: none"> <li>• تراکم کم جمعیت ساکن در حوزه‌های مسکونی.</li> <li>• کم شدن بعد خانوار و وضعیت اقتصادی.</li> <li>• افزایش درصد باسوسادی افزایش جمعیت فعال زنان در جامعه.</li> <li>• وضعیت یکسان فرهنگی، اجتماعی و عقیدتی ساکنین احساس سرنوشت مشترک در بین اهالی شهر</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• کاهش شلوغی ناشی از تردد خودرو در حوزه‌های اطراف</li> <li>• کاهش جرم و جناحت در این محور</li> <li>• کاهش مکان‌های بی دفاع در پیاده راه به دلیل فرسودگی بافت</li> <li>• پایین آمدن سطح امنیت حوزه در محور تجاری.</li> <li>• افزایش حس مشارکت در جمعیت جوان</li> <li>• جدایی اجتماعی و گستاخ شدن از پیوندهای اجتماعی</li> <li>• امکان استفاده از تجربیات افراد پیر و سالخورده در این مکان</li> <li>• امکان استفاده از پتانسیل‌های بالقوه جوان و بیکار ساکن در این مکان</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• روی آوردن به شغل‌های کاذب و عدم فرصت کسب موقعیت شغلی بهتر.</li> <li>• تهدید جمعیت بیکار به ویژه جوانان و افزایش جرم و جناحت</li> <li>• عدم حمایت جوانان توسط ایجاد مراکز فرهنگی و هنری برای گذران اوقات فراغت</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• کاهش شلوغی ناشی از تردد خودرو در حوزه‌های اطراف</li> <li>• کاهش جرم و جناحت در این محور</li> <li>• کاهش مکان‌های بی دفاع در پیاده راه به دلیل فرسودگی بافت</li> <li>• افزایش حس مشارکت در جمعیت جوان</li> <li>• جدایی اجتماعی و گستاخ شدن از پیوندهای اجتماعی</li> <li>• امکان استفاده از تجربیات افراد پیر و سالخورده در این مکان</li> <li>• امکان استفاده از پتانسیل‌های بالقوه جوان و بیکار ساکن در این مکان</li> </ul> |
| تجاری و اداری فعال     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• وجود جمعیت جوان و فعال اقتصادی نزدیکی به مراکز تجاری و اداری فعال</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• پایین بودن میزان اشتغال</li> <li>• پایین بودن ارزش زمین و سرقلهای نسبت به سایر مناطق</li> <li>• عدم استفاده از کاربری‌های خالی و بایر یا فرسوده در این مکان</li> <li>• عدم وجود کاربری‌های مختلف یا توزیع نادرست آنها</li> <li>• عدم سازگاری برخی کاربری‌ها در این مکان</li> <li>• مکان یابی نادرست برخی کاربری‌های خاص تجاري در داخل این مکان</li> <li>• وجود درصد بالای بیکاری در گروه سنی تولید کننده و در سن فعالیت</li> <li>• وضعیت بسیار بد اقتصادی کشور و عدم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و بخش‌های دیگر</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• تهدید افزایش جمعیت بیکار و جوان با توجه به کمبود فرصت‌های شغلی</li> <li>• افزایش قیمت مسکن به امکان تملک زمین به منظور اجرای پروژه‌های شهری با هزینه‌ی دنبال افزایش جمعیت</li> <li>• افزایش جمعیت در اشاره فرودست ، بدون در نظر گرفتن شرایط و وضعیت اقتصادی در این مکان</li> <li>• وضعیت نابه سامان قیمت زمین و رکود در این بخش و عدم گردش سرمایه</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• تهدید افزایش جمعیت بیکار و جوان با توجه به کمبود فرصت‌های شغلی</li> <li>• افزایش قیمت مسکن به امکان تملک زمین به منظور اجرای پروژه‌های شهری با هزینه‌ی دنبال افزایش جمعیت</li> <li>• افزایش جمعیت در اشاره فرودست ، بدون در نظر گرفتن شرایط و وضعیت اقتصادی در این مکان</li> <li>• وضعیت نابه سامان قیمت زمین و رکود در این بخش و عدم گردش سرمایه</li> </ul>   |

## درست‌شهری

فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
ضمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶ No.48 Autumn 2017

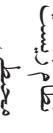
جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت (ادامه)

تأثیرات  
بنایی

جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت (ادامه)

| نظام | قوت | ضعف | فرصت   | تهدید   |
|------|-----|-----|--|---|
|      |     |     |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• افزایش فضاهای غیرقابل دفاع در صورت بی توجهی به ساختمان‌های فرسوده سبب کاهش توریست و گردشگر نامناسب بودن بافت (با مصالح کم دوام (آجر و خشت) امکان خسارت زیاد در صورت بروز بلایای طبیعی و غیر طبیعی را به وجود می‌آورد.</li> </ul>   |
|      |     |     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• عدم تعادل توده و فضا</li> <li>• عدم رعایت نظمات ارتفاعی</li> <li>• عدم هماهنگی در مصالح، رنگ و ... در بنای‌های اطراف پیاده راه</li> <li>• نورپردازی مناسب پیاده راه و نورپردازی نامناسب بافت‌های طراف، بنابراین اکثر کوچه‌ها</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• امکان استفاده از الگوهای معماری تاریخی و بهره‌گیری از آن در طول محور پیاده، به منظور تعریف یک مسکونی در اطراف پیاده راه و ناخوانایی</li> <li>• وجود فضاهای عمومی</li> <li>• امکان احیای ارز شهای تاریخی</li> <li>• امکان استفاده از فضاهای عمومی برای به راه اندازی وسائل فناوری‌های نوین جهت نظر سنجی و استفاده از نظرات مردم از طریق وب سایتها، پیام کوتاه و نمایشگرهای تماسی.</li> <li>• انتقال حس‌های متفاوت حضور در کالبد.</li> <li>• امکان توسعه میان افزا</li> <li>• امکان ایجاد نوسازی و بهسازی بنای‌های تاریخی بر مبنای اقلیم</li> <li>• امکان استفاده از الگوهای معماری تاریخی و بهره‌گیری از آن در طول محور پیاده، به منظور تعریف یک مسایت</li> <li>• غفلت از حفاظت بهنگام آثار تاریخی</li> <li>• فرست بهره‌داری به عنوان مسیر پیاده گردشگری و افزایش درآمد.</li> </ul> |
|      |     |     |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ریزدانگی بافت محدودیت‌های اعمال شده از طرف میراث فرهنگی</li> <li>• طرح‌های موردنی نامرتبط با هم آسیب‌پذیری بدنه برخی از آثار تاریخی توسط مردم (الصاق اعلامیه، دیوارنویسی روی اینیه، خراشیدن روی دیوارهای بنای‌های تاریخی)</li> <li>• فرسودگی کالبدی و عملکردی تهدیدی است جهت کاهش میزان خوانایی افزایش خطر پذیری در برابر آسیب‌های طبیعی.</li> <li>• ساخت و ساز نامناسب و از بین رفت ارزش شهری و معماری مسیرها.</li> <li>• روند رو به رشد فرسودگی بنای‌های با ارزش تاریخی آسیب‌پذیری بدنه برخی از آثار تاریخی توسط مردم (الصاق اعلامیه، دیوارنویسی روی اینیه، خراشیدن روی دیوارهای بنای‌های تاریخی)</li> </ul>   |
|      |     |     |  |   |

### جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت (ادامه)

| نظام   | قوت  | ضعف   | فرصت  | تهدید   |
|--|--|---|---|---|
| <br>بنابراین<br>باشند   | <ul style="list-style-type: none"> <li> وجود عناصر تاریخی به عنوان عوامل ایجاد مطلوبیت بصری در پیاده راه</li> <li> دید راهبردی به عناصر شاخص در پیاده راه</li> <li> بالابودن غنای حسی در اینبهتاریخی ارزشمند بعضی از قسمت‌های پیاده راه</li> <li> خاطره انگیزبودن پیاده راه</li> <li> کالبدیتاریخی مناسب در پیاده راه</li> <li> عدم رعایت نظام ارتفاعی نوسازی بدون توجه به دید عناصر شاخص</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> وجود بی نظمی‌های بصری فراوان در کاربری اثمار.</li> <li> عدم وجود قوانین و یارعایت آن در جهت کنترل و نظارت بر نمازی و همسان سازی آنها در پیاده راه</li> <li> اغتشاش بصری (تابلوهای تبلیغاتی، خطوط انتقال هوایی برق و کانالهای کولر-) سبب عدم ایمنی</li> <li> وجود موانع بصری و مخدوش شدن دید به عناصر شاخص و بالرزش</li> <li> امکان استفاده از فضاهای شاخص محدوده در جهت تقویت تصویرذهنی از تقویت حس جستجو و کنجکاوی به دلیل وجود سکانس‌های دید مختلف در پیاده راه</li> <li> عدم رعایت نظام ارتفاعی مناسب در پیاده راه</li> <li> نوسازی بدون توجه به دید عناصر شاخص</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> اغتشاش بصری (تابلوهای تبلیغاتی، خطوط انتقال هوایی برق و کانالهای کولر-) سبب عدم ایمنی</li> <li> وجود موانع بصری و مخدوش شدن دید به عناصر شاخص و بالرزش</li> <li> امکان استفاده از فضاهای شاخص محدوده در جهت تقویت تصویرذهنی از تقویت حس جستجو و کنجکاوی به دلیل وجود سکانس‌های دید مختلف در پیاده راه</li> <li> عدم رعایت نظام ارتفاعی مناسب در پیاده راه</li> <li> نوسازی بدون توجه به دید عناصر شاخص</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li> از بین رفتن کالبدهای ارزشمند و هویت مند در پیاده راه</li> <li> به هم خوردن حریم آسمانی اینه تاریخی در اثر ساخت و سازهای جدید در پیاده راه</li> <li> از بین رفتن تدریجی زیبایی بصری اینه تاریخی در صورت عدم مرمت، بهسازی و ساماندهی آنها در پیاده راه</li> </ul> |
| <br>بنابراین<br>باشند | <ul style="list-style-type: none"> <li> وجود تک درخت‌های هویت بخش آب و هوای مناسب و معتمد</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li> عدم حضور پررنگ آب و گیاه در پیاده راه</li> <li> عدم وجود شب مناسب سبب آبگرفتگی در معابر و میادین سازه‌های ساختمان‌ها متناسب با اقلیم نیستند</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li> احتمال افزایش آلودگی محیطی با بالا رفتن ترافیک سواره در اطراف پیاده راه</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li> ایجاد مکان‌های خاطره‌انگیز در کنار فضای سبز در پیاده راه</li> </ul>   |

جدول ۴. راهکارهای ارتقا امنیت در جهت ارتقا کیفیت فضاهای؛ منبع: نگارندگان.

| شاخص ارتقا<br>کیفیت | ارتقا امنیت   |
|---------------------|---|
| نفوذپذیری           | <p>با توجه به تحلیل‌های صورت گرفته از پیاده راه:<br/>افزایش پیاده مداری در بافت‌های تاریخی اطراف پیاده راه علم الهدی امکان نفوذپذیری عابران پیاده را بیشتر خواهد کرد.</p> <p>ایجاد مسیرهای مختص دوچرخه سواری جهت ارتقا حضور افراد و افزایش نفوذپذیری کالبدی و بصری توسط مردم<br/>ایجاد پارکینگ‌های عمومی در اطراف بافت تاریخی جهت اختصاص فضاهای بافت تاریخی به پیاده<br/>احیای بافت کالبدی این محدوده و اختصاص کاربری‌های مسکونی در کنار کاربری‌های تجاری و ... جهت<br/>افزایش چشمان ناظر به فضاهای<br/>امکان اختصاص فضاهای همکف به کاربری تجاری جهت افزایش نفوذپذیری کالبدی و بصری در جهت افزایش<br/>امنیت در فضاهای</p> |
| تنوع                | <p>ایجاد اختلاط کاربری‌های در بافت جهت حضور افراد مختلف در زمان‌های مختلف در بافت‌های تاریخی در<br/>جهت ارتقا امنیت</p> <p>ایجاد کاربری‌های جاذب جمعیت نظیر سینما، کافه‌ها و رستوران‌ها در جهت ارتقا کیفیت فضاهای بافت تاریخی<br/>و افزایش امنیت در محدوده<br/>امکان استفاده از فضاهای خصوصی پیاده راه در جهت برگزاری مراسم مختلف دینی، آینی و ملی در جهت<br/>جذب مردم<br/>تنوع در وسایل حمل و نقل عمومی در جهت جذب مردم</p>  |
| ایمنی               | <p>اختصاص بیشتر فضاهای به عابران پیاده<br/>نورپردازی در شب<br/>کاهش سرعت اتومبیل‌ها از طریق ایجاد سرعت ۳۰ در بافت‌های تاریخی</p>  |
| انعطاف پذیری        | <p>تنوع فعالیت‌ها در بافت‌های تاریخی جهت جذب گردشگران و مردم<br/>تنوع استفاده از فضاهای مختلف در ساعات مختلف با استفاده از فعالیت‌های متنوع<br/>ایجاد نوع فعالیت‌ها در جهت جذب اشاره مختلف</p>  |
| سرزنگی              | <p>ایجاد کاربری‌های متنوع<br/>ایجاد کاربری‌های ۲۴ ساعته<br/>افزایش فعالیت پیاده و فعالیت‌های موقت در فضاهای<br/>امکان فعال نمودن فضاهای مختلف و برای گروه‌های مختلف در فضاهای</p>   |
| حس تعلق             | <p>تقویت نشانه‌های تاریخی در محل<br/>هویت بخشی به فضاهای تناسب عناصر مصنوع و اقلیم<br/>ایجاد قرارگاههای رفتاری<br/>افزایش روابط اجتماعی و مشارکت مردمی<br/>اقدامات کالبدی و اجتماعی برای ایجاد امنیت<br/>ایجاد مشارکت شهروندان<br/>سعی در ایجاد نقاط مکث در محله<br/>ایجاد نظارت اجتماعی<br/>از بین بردن نقاط بی دفاع</p>   |
| خوانایی             | <p>تقویت گره‌های، لبه‌های، راههای و نشانه‌های در جهت افزایش خوانایی و امنیت<br/>اسامی معابر با هویت<br/>نقشه‌های ذهنی شفاف</p>  |

## دریس شهری

فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
ضمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶  
No.48 Autumn 2017

- of man.* (H. Naghi, Trans.) Tehran: National University Press.
- Haginegad, A., Rafieian, M., & Zamanei, H. (2010). Investigation of Effective Individual Variables on Citizens Satisfaction with Environmental Quality; Case Study :Comparison of Old and New Urban Pattern of Shiraz. *Geographi and Development Iranian journal*, 8(17), 63-82.
  - Jacobs, J. (1961). *The Death and Life Great American Cities, The Failure of Town Planning*. New York: Vintage.
  - Kamruzzamanmajumder, A., Hossain, E., Islam, N., & Sarwar, I. (2007). URBAN ENVIRONMENTAL QUALITY MAPPING: A PERCEPTION STUDY ON CHITTAGONG METROPOLITAN CITY. *Journal of Science, Engineering and Technology*, 1-14. Retrieved from [http://www.ku.edu.np/kuset/fourth\\_issue/orginal/6%20A.Kamruzzaman-Edited.pdf](http://www.ku.edu.np/kuset/fourth_issue/orginal/6%20A.Kamruzzaman-Edited.pdf)
  - Lang, J. (2007). *Urban design (typology of procedures and designs)*. (S. Bahreyni, Trans.) tehran: tehran University Press.
  - Linch, K. (2002). *Theory of City Shape*. (S. Bahreyni, Trans.) Tehran: Tehran university Press.
  - Mirpadiyab, S. (2015). Sustainable architecture elements on the pavement and its role in the treatment of mental and psychological disorders (Case Study on the Walking Road of Alam Haddah, Rasht). *The 3th International Congress On Civil Engineering, Architecture & Urban Development*. Tehran: Shahid Beheshti University.
  - Mortazavi, S. (2008). *The psychology of the environment and its application*. Tehran: Shahid Beheshti University Press and Publishing Center.
  - Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*. Center for urban policy research. Rutgers

بار مسیر علم الهدی به پیاده راه تبدیل شده است. در ادامه ویژگی های کامل این بافت و پیاده راه مورد پژوهش قرار گرفتند و در انتها راهکارهای ارتقا کیفیت فضاهای براساس ارتقا امنیت بیان گردید.

#### منابع و مأخذ

- Abbaszadegan, M., & Roosta, M. (2008). Upgrading the quality of urban spaces in the process of renovation and renovation of worn tissues Case study: Soap area Tehran. *First Conference on the Modernization and Renovation of Urban Textile Trash*.
- Alexander, C. (2007). *The architecture and the secret of immortality, the way to make time* (2 ed.). (M. Ghayoumibidhendi, Trans.) Tehran: Shahid Beheshti Press.
- Altman, I. (2003). *The environment and social behavior, privacy, personal space, territory and congestion*. (A. Namazian, Trans.) Tehran: Shahid Beheshti University Press.
- Ansarinia, S. (2007). Responsibility for Urban Design and Mission Responsibilities. *Journal of Soffe*, 25.
- Blomquist, G., Berger, M., & Hoehn, J. (1988). New estimates of quality of life in urban areas. *American Economic Review*, 78(1), 89-107.
- Boyer, R., & Savageau, D. (1981). *Places Rated Almanac*. Chicago: Rand McNelly.
- Felahat, M. (2006). The concept of the sense of place and its constituent elements. *Honar Ha Ye Ziba Journal*, 26, 57-66.
- Gehl, J. (1987). *life Between Building: Using Public Space*. New York: Van nor strand Reinhold.
- Golkar, K. (2001). Components of Urban Design Quality. *Journal of Soffe*, 32, 38-65.
- Golkar, K. (2007). The Concept of Quality Vitality in Urban Design. *Soffeh Journal*, 44.
- Gothen, A. (1979). *Urbanization in the service*

metropolis of Ahwaz. *Journal of Geography and Urban Development*, 6(18), 187-214. Retrieved from [http://gaij.usb.ac.ir/article\\_2376\\_en.html](http://gaij.usb.ac.ir/article_2376_en.html)

- Schuessler, K., & Fisher, A. (1985). Quality of Life Research and Sociology. *Annual Review of Sociology*, 11, 129-149. Retrieved from <http://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.so.11.080185.001021>
- Seyfeddini, F. (1999). *Dictionary of Urban and Regional Planning* (1 ed.). Shiraz: Shiraz University Press.
- Sufian, A. (1993). A multivariate analysis of the determinants of urban quality of life in the world's largest metropolitan areas. *Urban Studies*, 30(8), 1319-1329.
- Toozandehjani, O., Tabatabaei, S., & Sargolzaei, S. (2013). Pedestrian movement A new approach to the restoration and sustainability of Islamic centers; Case study: Janand Mashhad Walk. *Sixth National Conference on Urban Planning and Management with Emphasis on Components of Islamic City*.
- Ulengin, B., Ulengin, F., & Guvenc, U. (2001). A multidimensional approach to urban quality of life: The case of Istanbul. *European Journal of Operational Research*, 130, 361-374.
- Van Kamp, I., Leidelmeijer, K., Marsman, G., & Hollander, A. (2003). Urban Environmental Quality and Human Well-being towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 65, 5-18.

University.

- Pacione, M. (2003). Urban Environmental Quality and Human Wellbeing – a Social Geographical Perspective. *Landscape and Urban Planning*, 65, 18-30.
- Pakzad, J. (2006). *Theoretical foundations and urban design process* (3 ed.). Tehran: Ministry of Housing and Urban Development, Deputy City Council and Architecture, Secretariat of the Supreme Council for Urban Development and Architecture.
- Pakzad, J. (2009). *Theoretical Foundations and Urban Design Process* (3 ed.). Tehran: Ministry of Housing and Urban Development, Deputy City Council and Architecture, Secretariat of the Supreme Council for Urban Development and Architecture.
- Porteous, J. (1971). Design with People-the Quality of the Urban Environment, Environmental and Behavior. *Environment and behavior: eb; an interdisciplinary journal*, 3, 155-178.
- Rafieyan, M., Taghvaiy, A., Khademi, M., & Alipoor, R. (2013). A Comparative Study of Quality Measurement Approaches in Designing Urban Public Spaces. *Iranian Architecture and Urbanism*, 4, 35-43.
- RIVM. (2002). the morbidity AF asthma and chronic obstructive pulmonary disease in the nether elands. *workshop livability, P 13, rapport*.
- Sajjadi, N., Nemati, M., Damanbagh, S., & Shojaeyan, A. (2016). Analysis on the rapid growth of urbanization and quality of life in the



فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
۱۳۹۶ پاییز ۴۸ شماره  
No.48 Autumn 2017