

## ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی شهر با رویکرد عدالت اجتماعی (مطالعه موردی: خیابان‌های شهر رشت<sup>۱</sup>)

مازیار نبی‌زاده ذوالپیرانی\* - دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران  
نورالدین عظیمی - دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران  
صابر محمدپور - استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و هنر، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۱۲

### چکیده

توجه کمتر به مقوله عدالت در توسعه شهری در عصر حاضر سبب شده است در خیلی از شهرها مناطق باکیفیت در مقابل فضاهای کم‌کیفیت یا بی‌کیفیت قرار گیرد و محلات ناهمگون ایجاد شود. پیامد چنین امری افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی و معضلات شهری نظیر دزدی، فساد، و ناامنی در داخل شهرهاست. به همین دلیل، بحث عدالت اجتماعی نیز باید در کنار توسعه شهری مدنظر شهروندان قرار گیرد. در تحقیق حاضر با بررسی دیدگاه‌های گوناگون در زمینه عدالت شهری، با استفاده از اسناد و مطالعات میدانی، فضای شهری خیابان‌های شهر رشت از منظر عدالت اجتماعی بررسی و تجزیه و تحلیل شده است. برای تعیین میزان مطلوبیت کیفیت فضای شهری خیابان‌ها از مدل Topsis استفاده شده است. نتایج تحقیق در زمینه عدالت نشان می‌دهد در بحث عدالت در فضاهای شهری می‌توان دو رویکرد اجباری و سلبی را مدنظر قرار داد و ضمن تلاش برای افزایش کیفیت فضاهای شهری و رعایت معیار استحقاق فضاهای ضعیف و باکیفیت پایین را نیز مدنظر قرار داد و تلاش نمود تا نابرابری را در فضاهای شهری کاهش داد. نتایج به‌دست‌آمده نشان می‌دهد کیفیت کلی فضای خیابان‌های شهر رشت با سطح مطلوب فاصله زیادی دارد. بنابراین، بر اساس معیار استحقاق، باید تغییراتی در جهت تغییر این فضاها با هدف دستیابی به کیفیت‌های مطلوب انجام گیرد. همچنین، بر مبنای معیار برابری، ارزیابی‌های تحقیق نشان داد در سطح شهر گونه‌ای از اختلاف طبقاتی وجود داشته و کیفیت فضای شهر و به تبع آن عدالت اجتماعی در خیابان‌های رشت دارای تفاوت‌های آشکار نسبت به هم است. به طوری که فضاهای شهری خیابان‌های شمالی و در درجه بعدی خیابان‌های مرکزی رشت دارای کیفیت فضایی بهتر و مطلوب‌تری در مقایسه با فضاهای شهری خیابان‌های جنوبی شهر هستند. بنابراین، لازم است کاهش نابرابری با اولویت فضاهای شهری خیابان‌های جنوبی شهر مدنظر قرار گیرد.

کلیدواژه‌ها: استحقاق، برابری، خیابان‌های رشت، عدالت اجتماعی، کیفیت فضای شهری.

۱. این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد مازیار نبی‌زاده و راهنمایی دکتر نورالدین عظیمی و مشاوره دکتر صابر محمدپور است.

## مقدمه

امروزه، فضاهای عمومی شهری، محل اتفاق بخش اصلی فعالیت‌های اجتماعی شهروندان، از موضوعات مهم در مطالعات شهری است. فضای شهری یکی از بارزترین دارایی‌ها در محیط‌های شهری است که بستر حیات مدنی و ارزش‌های اجتماعی یک جامعه را شامل می‌شود. لوفور بر آن است که مسئله فضای شهری یک مفهوم ساده از هندسه یا جغرافیا نیست، بلکه محصول توسعه تاریخی و تضادهای اجتماعی است. غلبه قدرت در فرایند تولید فضا به شکل‌گیری فضاهای شهری به‌مثابه ابزاری در دست زورمندان جهت تأمین منافعشان منجر شده که به‌منظور دستیابی به سود اقتصادی بیشتر به صورت مداوم تولید و بازتولید می‌شود. مفهوم قدرت نیز، که به نحوی متأثر از مناسبات فضایی است، از طریق فضا و به واسطه آن در روابط انسان‌ها ایجاد می‌شود و به کنترل‌یافتن و سلطه بر یکدیگر منجر می‌شود. راهبردهای فضایی بیانگر ابزار پُر قدرت مداخله نیروهای سیاسی - اجتماعی به‌منظور سازمان‌دهی روابط فضایی است؛ به‌گونه‌ای که از طریق مشاهده و بررسی فضاهای شهری می‌توان فرایندهای مذاکره، چالش، یا تخصیص را - که واسطه اقدامات روزمره فضایی است - در بازنمایی‌های فضا مشاهده کرد (فلینت آشری و ناتاپو، ۲۰۲۰: ۱؛ روکا ریو و همکاران، ۲۰۲۰: ۲۳۷؛ عبدالله‌زاده‌فرد، ۱۳۹۶: ۱۵۸؛ یانگ و همکاران، ۲۰۲۰: ۳۳۷؛ حبیبی و برزگر، ۱۳۹۷: ۴۷-۴۸؛ داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۷؛ صدیقی و سالک، ۱۳۹۷: ۷۹۱؛ سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۸: ۵۳۲؛ بیبیجان، ۲۰۱۷: ۳۳۱).

در جهان کنونی، فضا در حد کالا تقلیل یافته و طبقه ثروتمند شکل‌گرفته از نابرابری‌های اجتماعی در فضاهایی که دارای ارزش پولی بالاتری باشند سکونت می‌کنند و نابرابری در فضاهای شهری نیز رخ می‌کند تا جایی که امروزه شهرها صرف‌نظر از موقعیت جغرافیایی و ساختار اقتصادی و سیاسی خود به صحنه‌ای از تضادهای اجتماعی بدل شده‌اند. طبقات متمایز اجتماعی کاملاً از یکدیگر فاصله گرفته‌اند و پیوسته شکاف میان فقیر و غنی بیشتر می‌شود. برنامه‌ریزی شهری نیز ناآگاهانه و ناخواسته به ابزاری در دست کارگزاران قدرتمند و زمین‌داران تبدیل شده است. عمده‌ترین اثری که رشد شتاب‌آلود شهرها در پی داشته به‌هم‌ریختگی فضایی و رشد نابسامان، توزیع ناعادلانه کاربری‌ها، نابرابری سرانه‌ها و مکان‌یابی‌های نامناسب و مطالعه‌نشده و به هم خوردن نظام توزیع خدمات شهری است که این امر به نوعی در بیشتر شهرهای ما به چشم می‌خورد؛ به نحوی که در این فرایند جامعه شهری در قالب دو طیف و دو طبقه برخوردار و فرودست قابل تعریف است (صدیقی و سالک، ۱۳۹۷: ۷۹۳؛ تابعی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۱؛ نکاباشی، ۲۰۱۸: ۴۴۵؛ داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۶؛ آپوستلوپولو و آدامز، ۲۰۱۷: ۲۱۵؛ دلای میلان و خیرالدین، ۱۳۹۶: ۲۳؛ ظاهری و همکاران، ۱۳۹۶: ۷۸).

نابرابری توسعه در کشورهای در حال توسعه همچون ایران سبب جدایی اکولوژیکی، زاغه‌نشینی شهرها، فقر، و عدم تعادل اجتماعی شده و این امر به اشکال فضایی دوقطبی (بالای شهر - پایین شهر) در شهرها منجر شده و فضاهای مطلوب در مقابل فضاهای نامطلوب شکل گرفته است. بهبود کیفیت فضای شهری و توسعه شهری در مناطق ثروتمند نشین می‌تواند به‌وسیله اثر موجی تأثیر مخربی در زندگی افراد کم‌درآمد شهر داشته باشد. از همین رو، بررسی مسئله فقر در شهرنشینی معاصر در بسیاری از کشورها بسیار پُر اهمیت شده است. بنابراین، با توجه به عدم تعادل فضایی در شهرها، اجرای مطالعات مربوط به عدالت مکانی، جغرافیایی، و اجتماعی ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. هرچند از نظر بسیاری از اندیشمندان برابری اجتماعی جایگاه مهمی در زمینه ادبیات پایداری دارد، همواره این نگرانی وجود دارد که در عمل برابری پشت سر الزامات محیط‌زیستی و اقتصادی نادیده گرفته شود (حافظ‌نیا و همکاران، ۲۰۱۵: ۵۰؛ مارکوزه، ۲۰۱۵: ۱۲۶۵؛ پوکو بوناسی و همکاران، ۲۰۲۰: ۱؛ لوکسی و همکاران، ۲۰۱۸: ۲۹۷؛ شروک و همکاران، ۲۰۱۵: ۲۸۲-۲۸۳).

جان راولز عدالت را اولین فضیلت نهادهای اجتماعی معرفی می‌کند و سوزان فاینشتاین در مطالعات خود با مطرح‌ساختن عدالت، به‌عنوان اصل اساسی جهت ارزیابی عمل برنامه‌ریزی، عدالت را به یک نقطه مرکزی در تئوری برنامه‌ریزی رساند. اما چگونگی محقق‌ساختن عدالت هنوز به‌طور واضح عملی نشده و به‌صورت گسترده تعریف عملیاتی نشده است. بحث عدالت در شهر عمدتاً تحت عنوان عدالت فضایی مد نظر محققان مختلف بوده است. دیوید هاروی نخستین کسی بود که بحث عدالت فضایی را مطرح ساخت و با نگاه سوسیالیستی این مسئله را بررسی کرد. در همین زمینه، ادوارد سوگا بر آن است که پرداختن به مسئله عدالت فضایی بسیار بااهمیت‌تر از سایر گونه‌های عدالت است (ملاذنوویچ، ۲۰۱۷: ۲۴۵؛ لیک، ۲۰۱۶: ۱۲۰۵؛ بلو و همکاران، ۲۰۱۹: ۳۶۳؛ داداش‌پور و الوندی‌پور، ۱۳۹۵: ۷۸؛ داداش‌پور و رستمی، ۱۳۹۰: ۶؛ ووسنر، ۲۰۱۰: ۶۰۳).

بررسی تحقیقات انجام‌گرفته پیرامون عدالت در شهر نشان می‌دهد به‌طور کلی نگاه غالب در این زمینه مبتنی بر آرای دیوید هاروی شکل گرفته است که بیشتر روی برابری در شهر تأکید دارد. رویکرد دیگر مبتنی بر دیدگاه‌های جان رالز با تفکر لیبرالیستی در زمینه عدالت در شهر است که بیشتر روی استعداد افراد و بحث انصاف تأکید می‌کند. همچنین، تحقیقات اندکی نیز با نگاه اسلامی موضوع عدالت در شهر را بررسی کرده‌اند که غالباً بر نحوه پراکنش فضاها و خدمات در شهر، شعاع دسترسی آن‌ها، و تراکم‌ها تأکید می‌کند که تحت عنوان عدالت فضایی مطرح شده‌اند (خیرالدین، ۱۳۹۲: ۴۶ و ۴۷؛ تقوایی و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۹۶؛ داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۳).

تحقیق حاضر، ضمن با اهمیت دانستن تحقیقات گذشته در زمینه عدالت فضایی، که غالباً با نگاهی کمی‌گرایانه به بررسی مسئله برابری دسترسی به خدمات شهری و مسائلی از این قبیل پرداخته‌اند، مسئله عدالت فضایی را در فضاهای شهری به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین ارکان شهر- که شکل‌دهنده شهرها بوده و نمود اصلی ظهور و بروز توسعه در شهرهاست- با نگاهی کیفی ارزیابی کمی می‌کند و این مسئله را در متن فضاهای شهری خیابانی جست‌وجو می‌کند و به بررسی مسئله عدالت و فضاهای شهری مبتنی بر تحقیقات و پژوهش‌های انجام‌گرفته در این حوزه می‌پردازد تا به یک چارچوب مفهومی جدید در زمینه بررسی عدالت در فضاهای شهری دست یابد.

پرداختن به مباحث نظری پیرامون چگونگی دستیابی به عدالت در فضاهای شهری لازم است در عمل نیز بررسی شود تا در کنار آن به بایدها و هست‌ها نیز توجه و واقعیات فضاهای شهری ارزیابی شود. در این رابطه شهر رشت، که دارای فضاهای شهری متنوعی است و مانند بسیاری از شهرهای ایران با یک رشد تدریجی و غالباً ارگانیک به یک شهر بزرگ مبدل شده و دستخوش تغییرات و اقدامات مدیریت شهری قرار گرفته است، ارزیابی می‌شود تا مسئله عدالت در فضاهای شهری آن بازخوانی شود. در شهر رشت طی سالیان اخیر اقداماتی در مرکز شهر به‌منظور ایجاد فضاهای شهری با کیفیت بالا انجام گرفته است، اما در مجموع این شهر فاقد امکانات و فضاهای شهری مناسب جهت برپایی یک زندگی شهری مساعد در کل شهر است و بخش‌های مختلف آن به لحاظ برخورداری از کیفیت‌های فضای شهری دارای تمایز بالایی می‌باشند و در این میان تولید فضای سرمایه‌داری لوکس در مقابل رهاشدن فضاهای غیررسمی و با کیفیت نازل و همراهی مدیریت شهری در این زمینه مشهود است (محبوب جلالی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۱۴؛ ایران‌دوست و همکاران، ۱۳۹۷: ۷۲؛ مسعودی و حق‌وردیان، ۱۳۹۱: ۱۳۱؛ رخساری و همکاران، ۱۳۹۸: ۸۹-۱۰۵).

تحقیق حاضر با هدف بررسی وضعیت عدالت در فضای شهری خیابان‌های شهر رشت به دنبال پاسخ‌گویی به این مسئله است که وضعیت عدالت در فضاهای شهری این شهر چگونه است و برای تحقق آن چه باید کرد؟ در همین راستا، این مطالعه با ارزیابی فضاهای خیابانی شهر رشت به دنبال دستیابی به میزان برخورداری فضاهای مختلف شهر از کیفیت‌های فضای شهری مناسب است تا میزان کمبودها و نیازمندی‌های هر فضا تعیین شود. همچنین، این پژوهش به

دنبال ارائه یک مقایسه علمی مابین فضاهای شهری رشت است تا بدین طریق سطح اختلاف طبقاتی در فضاهای شهری رشت مشخص شود و بر این مبنای و بر اساس ویژگی‌ها و نیازمندی‌های هر فضا جهت کمک به کاهش فاصله فضاهای فقیر و غنی اقدام کرد.

### عدالت در شهر و فضاهای شهری

جان رالز، یکی از برجسته‌ترین متفکران لیبرال، جامعه مطلوب خویش را ذیل مقوله اخلاقی عدالت تبیین می‌کند. وی بر آن است که عدالت اجتماعی لزوماً مساوات نبوده و با انصاف مترادف است و باید نابرابری‌ها را به نفع محروم‌ترین افراد جامعه تنظیم کرد. اندیشمندان مکتب فکری سوسیالیسم مقوله عدالت اجتماعی را بر مبنای حقوق جامعه تصویر کرده و آن را بر حقوق فردی اولویت می‌دهند. دیوید هاروی، از اندیشمندان برجسته این مکتب، که در دهه‌های اخیر مفهوم عدالت اجتماعی را در مسائل شهری به‌طور گسترده بسط داده است، معتقد به اصل توزیع عادلانه از طریق عادلانه در رسیدن به عدالت در شهرهاست. در اسلام نیز عدل بر مبنای حق تعریف شده و عدل و حق مترادف و ملازم هم فرض شده‌اند و عدالت ایزاری مهم برای رساندن حق به صاحب واقعی‌اش معرفی شده است. امام علی (ع) در حکمت ۴۳۷ نهج‌البلغه عدل را به معنای قرارگرفتن امور در سر جای خود معنا و عدالت را سیاستی برای عموم جامعه معرفی می‌کند (تقوایی و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۹۵-۳۹۶؛ خیرالدین، ۱۳۹۲: ۴۷؛ داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۵-۷۸). در جدول ۱ قواعد و اصول دستیابی به عدالت از نظر اندیشمندان مکاتب مختلف بیان شده است.

فقدان تعادل و هماهنگی در فرایند برنامه‌ریزی شهری سبب می‌شود سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده نه تنها باعث توسعه نشود، بلکه نابرابری‌های موجود عمیق‌تر شود و رشد غده‌ای و ناهماهنگ با توان‌ها و ظرفیت‌های محیطی گسترش یابد. هرچند برخی اندیشمندان بر آن‌اند که شهرنشینی با دریافت سرریز جمعیت روستایی به کاهش فقر به‌طور کلی منجر می‌شود و بنابراین روند کلی افزایش شهرنشینی را توجیه می‌کنند. اما اندیشمندان بر آن‌اند که افزایش شهرنشینی بی‌عدالتی در توزیع درآمدها را افزایش می‌دهد. همچنین، در دوران کنونی با تغییر الگوهای اقتصادی و تمرکز بر بخش خدمات، که ویژه مناطق شهرنشین است، همچنان فرایندهای توسعه شهری به افزایش مناطق فقیر شهری منجر شده و این تغییر ساختارهای اقتصادی، به‌عنوان یک عامل عمده، نقش مهمی در افزایش رشد مناطق فقیر شهری داشته است (الاجیده و همکاران، ۲۰۱۸: ۲۱؛ کریستینسن و تودو، ۲۰۱۳: ۴۳؛ سولمانا، ۲۰۱۹: ۲؛ بوتز و زوبری، ۲۰۱۲: ۳۵۹؛ چن و همکاران، ۲۰۰۶: ۱؛ زیاری و همکاران، ۱۳۹۲: ۲۳۹).

با توجه به اینکه بی‌عدالتی فضایی به‌شدت روی ساختار و عملکرد شهری تأثیر می‌گذارد، بررسی فقر از منظر جغرافیایی اهمیت بسیار زیادی دارد. از منظر جغرافیایی، عدالت اجتماعی در شهر مترادف با توزیع فضایی عادلانه امکانات و منابع بین مناطق مختلف شهری و دستیابی برابر شهروندان به آن‌هاست. غالب نظریات پایه در زمینه عدالت در شهر نیز برگرفته از نظریه شهر و عدالت اجتماعی هاروی است. از نظر هاروی، عدالت اجتماعی در شهر باید به‌گونه‌ای باشد که نیازهای جمعیت شهری را پاسخ‌گو باشد و تخصیص منطقه‌ای منابع را به گونه‌ای هدایت کند که افراد با کمترین شکاف و اعتراض نسبت به استحقاق حقوق خود مواجه باشند. عدالت فضایی در واقع ارتباط‌دهنده عدالت اجتماعی و فضاست و عدالت فضایی توزیع برابری منابع را دنبال می‌کند (سرتوما و مارتلوزو، ۲۰۱۹: ۶۰؛ ژو و لیو، ۲۰۱۹: ۲؛ ظاهری و همکاران، ۱۳۹۶: ۷۶؛ داداش‌پور و الوندی‌پور، ۱۳۹۵: ۷۸؛ داداش‌پور و رستمی، ۱۳۹۰: ۶؛ حافظ‌نیا و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۶؛ آکلی و گرینیدج، ۲۰۱۷: ۳۵۵).

## جدول ۱. قواعد و اصول دست‌یابی به عدالت از نظر اندیشمندان مکاتب مختلف

نام متفکر	اصول مورد اشاره در دست‌یابی به عدالت	نام متفکر	اصول مورد اشاره در دست‌یابی به عدالت
جان رالز	انصاف، دفاع از آزادی‌های فردی، فرصت‌های برابر	هابز	مطرح کردن قوانین، به‌عنوان قواعد عدالت اجتماعی
کارل مارکس	برابری دسترسی به ابزار تولید مطرح کردن شعار از هرکس به اندازه توانش و به هرکس به اندازه نیازش	شهید مرتضی مطهری	عدالت به‌عنوان نقطه مقابل ظلم و ابزار دست‌یابی به حق مساوات و برابری محض نبودن عدالت لزوم رعایت حقوق و اولویت‌ها بر مبنای استحقاق جهت تحقق عدالت ابزاری مهم برای قراردادن حق در جایگاه خود
فردریش فن هایک	تأکید بر نظام بازار آزاد و جلوگیری از اعمال محدودیت‌ها	دیوید هاروی	مطرح کردن سه معیار نیاز، سود همگانی، و استحقاق جهت دست‌یابی به عدالت

ماخذ: نگارنده با اقتباس از (خیرالدین، ۱۳۹۲: ۴۶-۴۸؛ تقوایی و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۹۵-۳۹۶؛ داداش‌پور و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۵-۷۸؛ مطهری، ۱۳۹۸: ۳۷-۵۳)

به‌طور کلی، در برقراری عدالت در شهر باید هر دو جنبهٔ ایجابی (درنظرگرفتن حق) و سلبی (جلوگیری از ظلم) از عدالت را با هم درنظر گرفت. وقتی که برخی از بخش‌های شهری از کیفیت بالایی برخوردار باشند و در مقابل آن بخش‌های دیگر شهر نامطلوب بوده و دارای کیفیت پایین و ضعیفی باشند، به شکل‌گیری نارضایتی‌های اجتماعی، قطب‌های مسئله‌دار، ناامنی، ناهنجاری، و مشکلات عدیدهٔ فرهنگی، اقتصادی، و کالبدی ناشی از توسعهٔ نامتقارن در شهر منجر می‌شود. بنابراین، باید، ضمن رعایت جنبهٔ ایجابی عدالت، به‌عنوان رساندن حق هر فضا به آن و معیار استحقاق به توسعهٔ فضاهای شهری در جهت مطلوبیت آن‌ها پرداخته شود و در کنار آن جنبهٔ سلبی عدالت به معنای جلوگیری از ظلم و رعایت معیار برابری با راهکارها و راهبردهایی برای بخش‌های ضعیف و نامطلوب شهری نیز درنظر گرفته شود و از تبعیض و اختلاف طبقاتی جلوگیری شود.

سیاست‌های حمایت از شکل‌گیری سرمایهٔ اجتماعی می‌تواند در افزایش تأثیرگذاری سیاست‌های کاهش فقر مؤثر باشد. در همین راستا، یکی از اصلی‌ترین ارکان شهر، که تأثیر بسیار زیادی در ارتباط با فعالیت‌های اجتماعی و به دنبال آن شکل‌گیری سرمایهٔ اجتماعی دارد فضاهای عمومی شهری است. همچنین، یکی از مهم‌ترین معیارهایی که در ارزیابی شهرها و محیط‌های شهری لحاظ می‌شود کیفیت فضاهای شهری موجود در آن است و این واقعیت اجتناب‌ناپذیر است که کیفیت این فضاها معیار ارزیابی برای میزان مطلوبیت شهرها محسوب می‌شود. متیو کارمونا در کتاب *فضاهای عمومی، فضاهای شهری* در شش وجه ریخت‌شناسی، ادراکی، اجتماعی، بصری، عملکردی، و زمانی کیفیت‌های محیط شهری مطلوب را بیان می‌کند. یان گل در کتاب *شهر انسانی* اصولی را برای برنامه‌ریزی شهری با عنوان «گردآوردن یا پراکندن» بیان می‌کند. این اصول، که در واقع نکاتی برای افزایش سرزندگی در فضاهای شهری است، عبارت‌اند از: فشردگی استقرار کاربری‌ها، تلفیق کاربری‌های مختلف، فضای امن و مطلوب برای پیاده و دوچرخه، تقویت مدت زمان حضور مردم در فضا، ارتباط مستقیم لبهٔ خیابان با کاربری‌های جداره. همچنین، یان گل ۱۲ معیار کیفی را برای دست‌یابی به یک فضای شهری سرزنده مطرح می‌نماید که این معیارها در سه بخش محافظت، آسایش، و لذت‌اند. بنتلی و همکاران نیز در کتاب *محیط‌های پاسخ‌ده هفت مؤلفه* را برای طراحی یک مکان مؤثر دانسته و به بررسی ابعاد آن پرداخته‌اند؛ این مؤلفه‌ها عبارت‌اند از: نفوذپذیری، خوانایی، گوناگونی، انعطاف‌پذیری، تناسب بصری، غنای حسی، رنگ تعلق (هریسون و همکاران، ۲۰۱۹: ۱۸۳؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۵؛ کارمونا و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۱۵؛ گل، ۱۳۹۴: ۲۳۲-۲۳۹؛ بنتلی و همکاران، ۱۳۹۵: ۶-۱۰).

گلکار مدلی را تحت عنوان مدل مکان پایدار ارائه می‌دهد. در این مدل، کیفیت طراحی شهری از برآیند سه نیرو (مؤلفه) کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی-زیباشناختی، و کیفیت زیست‌محیطی شهرها شکل می‌گیرد. راب کریر به‌طور کلی برای فضاهای شهری دو عنصر بنیادین و اصلی قائل است: «میدان» و «خیابان»، مانند آنچه در فضاهای درونی به شکل اتاق و راهرو دیده می‌شود (گلکار، ۱۳۹۳: ۱۳۱؛ پاکزاد، ۱۳۹۳: ۴۴۶).

### فضای شهری خیابان

جیکوبز (۱۳۹۶: ۳۷-۴۳، ۱۶۰) دربارهٔ تعریف خیابان می‌گوید: خیابان و پیاده‌روها پیش مکان‌های عمومی و اصلی یک شهر و عناصر مهم شهر هستند. وی در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ / امریکایی اصولی را برای افزایش کیفیت خیابان‌های شهرهای بزرگ و افزایش سرزندگی در آن‌ها بیان می‌کند که می‌توان گفت این نکات آغازگر نحوهٔ نگرش جدید در طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری به مسئلهٔ خیابان و کاربری‌های شهری و چگونگی افزایش کیفیت زندگی در فضای شهری خیابان بوده است. اصول اساسی مدنظر جیکوبز برای خلق تنوع در خیابان عبارت‌اند از: تراکم فشرده، وجود ساختمان‌هایی با سنین مختلف، بلوک‌های کوتاه و با کنج‌های مناسب، افزایش اختلاط کاربری‌ها. جین جیکوبز پیش‌نیاز اینکه افراد پیاده دائماً از خیابان استفاده کنند را «وجود مغازه‌های خرده‌فروشی متنوع، متعدد، و فعال در ساعات مختلف شبانه‌روز می‌داند». همچنین، جین جیکوبز به تأمین نور کافی برای خیابان جهت مراقبت چشمی تأکید می‌کند. موتین (۱۳۹۶: ۱۷۶-۱۷۸) چهار مؤلفه را برای یک خیابان مهم می‌داند که عبارت‌اند از: شکل خیابان، طول خیابان، تناسب خیابان، وحدت در طراحی خیابان. پاکزاد (۱۳۹۵: ۱۵۱-۱۶۷) مؤلفه‌های اصلی برای مطلوبیت فضای شهری خیابان را شامل ایمنی، خاطره‌انگیزی، انعطاف، و سرزندگی می‌داند. از نظر توسلی (۱۳۹۵: ۱۳۰)، نمای خیابان یا میدان زمانی مطلوب است که الف) دارای نظم باشد؛ ب) دارای وحدت و ترکیب باشد؛ ج) دارای مقیاس، نسبت، و تناسب درست باشد؛ و د) دارای هماهنگی باشد.

کالن (۱۳۹۴: ۸۲، ۱۵۰) بر آن است که از میان تمام مساعدت‌های طبیعت به منظر شهری مسلماً نقش درخت بیش از سایر عوامل است و رابطهٔ بین سیمای شهر و درختان سابقهٔ طولانی دارد. وی بر آن است که تبلیغات سبب مشارکت اشخاص در منظر شهری مدرن شده، ولی برنامه‌ریزان به‌طور کلی از توجه به آن غفلت می‌ورزند. از نظر او، تبلیغات یکی از ویژه‌ترین و بارزترین نوع مشارکت در تجلی هنر منظر شهری قرن بیستم است؛ الگوهای عجیب و غریب در آسمان پرپر می‌زنند؛ علائم بی‌شماری اخبار را منعکس می‌کنند و چراغ‌های در حال روشن و خاموش شدن افراد را در خیابان افسون می‌کنند، ولی برنامه‌ریزان توجه خاصی به آن ندارند.

دوانی و همکاران (۱۳۹۱: ۱۱۹-۱۲۷) بر آن‌اند که خیابان فقط جایی برای حرکت خودروها نیست و طراحی خیابان باید در جهت حمایت نقش آن به‌عنوان فضای عمومی باشد. او هفت مسئله را برای بهبود خیابان شهری پیشنهاد می‌کند که عبارت‌اند از: پیاده‌رو مناسب، درختکاری امتداد معابر، باغچه‌های گود، چراغ‌های مناسب، کف‌سازی ساده و نفوذپذیر، حذف موانع پیاده‌روی و تأسیسات خارج از دید. او همچنین ویژگی‌هایی برای منظر خصوصی خیابان توصیه می‌کند که عبارت‌اند از: ایجاد محصوریت مناسب به‌وسیلهٔ ساختمان‌ها، ساختمان‌های نزدیک به خیابان، افزایش الحاقات نیمه‌عمومی ساختمان، ارتفاع ساختمانی مناسب، ایجاد محدودیت برای آسمان‌خراش‌ها، درها و پنجره‌های متعدد ساختمانی، ورودی مغازه‌ها در پیاده‌رو، کیفیت طراحی بالای مغازه‌ها.

گل (۱۳۹۴: ۲۴۰-۲۴۱) یکی از عوامل مؤثر در سرزندگی فضای شهری را طراحی طبقات هم‌کف می‌داند و بر اهمیت طبقات هم‌کف برای جذابیت و کارایی شهرها تأکید می‌کند. طبقات هم‌کف فعال از منظر گل دارای ویژگی‌هایی

است که عبارت‌اند از: واحدهای کوچک، درهای بسیار (۱۵-۲۰ در، در هر ۱۰۰ متر)، تنوع زیاد کاربری‌ها، نبود واحدهای بسته و تعداد کم واحدهای منفعل، وجود مشخصه‌های بسیار در برجستگی نما، مفصل‌بندی اساساً عمودی نما، جزئیات و مصالح مناسب.

پس از آنکه جیکوبز به شدت غالبیت خودروها در شهر را مورد نقد قرار داد و پیاده‌مداری و حضور عابرین پیاده و شهروندان در خیابان‌ها را به‌عنوان اصلی‌ترین عامل سرزندگی در خیابان‌های شهری معرفی کرد، راهکارها و راه‌حل‌های جدیدی برای ارتقای کیفیت فضاهای شهری به‌تدریج مطرح شد که عموماً افزایش سرزندگی را در فضاهای شهری جست‌وجو می‌نمودند. در جدول ۲ خلاصه‌ای از عوامل مؤثر بر کیفیت فضای شهری جمع‌بندی شده است. جمع‌بندی مؤلفه‌ها و عوامل مؤثر بر کیفیت فضای شهری بیانگر آن است که چه ویژگی‌هایی به ایجاد تمایز مابین فضاهای شهری منجر می‌شود. بنابراین، با ارزیابی این ویژگی‌ها و تعیین میزان برخورداری هر یک از فضاهای شهری از این کیفیات، می‌توان کمبودها و نیازمندی‌های هر فضا را تعیین کرد و به برطرف کردن آن‌ها پرداخت. مسئله دیگر تعیین تمایزات و اختلافات فضایی موجود مابین فضاهای شهری گوناگون است که این مسئله نیز مبتنی بر این ارزیابی تعیین خواهد شد تا با استفاده از آن به کاهش اختلاف طبقاتی فضایی در سطح شهر و به دنبال آن افزایش عدالت پرداخت.

جدول ۲. مؤلفه‌های اصلی مؤثر بر کیفیت فضای شهری و زیرمؤلفه‌های مؤثر بر آن‌ها

مؤلفه‌های اصلی	عوامل مؤثر در هر مؤلفه
۱ کیفیت پوشش گیاهی	کیفیت پوشش گیاهی (غیر از درخت) و سطوح تعیین‌شده برای آن، کیفیت و تعدد درختان حاشیه و وسط خیابان
۲ تعاملات و خصوصیات اجتماعی فضا	میزان حضور و فعالیت شهروندان در فضا، میزان ناهنجاری‌های اجتماعی در فضا، سطح درآمدی افراد، میزان حضور و سکونت افراد فقیر، میزان ارتباط اجتماعی افراد، میزان فعالیت‌های اجتماعی سازمان‌یافته
۳ کیفیت مبلمان و تجهیزات محیطی	کیفیت رفوژ میانی و جدول‌ها، نورپردازی مناسب، کیفیت چراغ‌های روشنایی، کیفیت سطوح‌های زباله، کیفیت نیمکت‌ها و محل‌های استراحت، کیفیت تابلوها و اعلانات راهنمایی، کیفیت پوشش آسفالت
۴ کیفیت پیاده‌رو	تمهیدات لازم برای کودکان، سالخورده‌گان و معلولان، کف‌سازی مناسب و دارای هماهنگی بصری، مطلوبیت عرض پیاده‌رو، موانع مسیر پیاده، همسانی و عدم اختلاف ارتفاعی متعدد در مسیر پیاده‌رو، محافظت در برابر آفتاب و باران، پاسخ‌گویی به استفاده‌های دیگر نظیر خرید و فروش و صحبت‌کردن، میزان تمیزی و پاکیزگی محیط
۵ دسترسی	قابلیت در دسترس بودن در سطح شهر، قابلیت در دسترس بودن برای مردم منطقه، قابلیت در دسترس بودن برای ساکنان محله، میزان دسترسی به حمل و نقل عمومی
۶ کیفیت فعالیت جداره‌ها	اختلاط و تنوع کاربری، فعال بودن فعالیت‌ها در طول شبانه‌روز، وجود کاربری‌های غیرفعال، درخت‌دانه و ناسازگار، وجود فعالیت‌های شاخص، کیفیت طراحی طبقات همکف
۷ هویت و حس تعلق	وجود آثار بارزش معماری، نشانه‌ها و مفاهیم ذهنی
۸ ایمنی و امنیت در خیابان	ساختمان‌های رو به خیابان و مراقبت بصری ابنیه، وجود فضاهای بلااستفاده، کور، و غیرقابل دفاع، راحتی عبور عابر پیاده از خیابان، مناسب بودن خیابان برای استفاده از دوچرخه، میزان احساس امنیت شهروندی، میزان احساس راحتی، و آرامش در محیط
۹ کیفیت نمای ساختمانی و جداره‌ها به لحاظ کالبدی	مناسب بودن مصالح ابنیه بدنه خیابان و نمای ساختمانی، کیفیت ابنیه به لحاظ نوساز یا فرسوده و ... بودن، شفافیت بصری ابنیه (سطوح شفاف و کدر)، میزان محصوریت خیابان، تنوع سن و جنس ساختمانی، پیوستگی جداره خیابان، ارتفاع ساختمانی، واحدهای خرد تجاری متعدد
۱۰ تبلیغات خیابانی	نظم و زیبایی تابلوهای تبلیغاتی ابنیه، نظم و زیبایی تابلوهای تبلیغاتی خیابان

ماخذ: نگارندگان با استفاده از بنتلی و همکاران، ۱۳۹۵؛ پاکزاد، ۱۳۹۳؛ پاکزاد، ۱۳۹۵؛ توسلی، ۱۳۹۵؛ نیسن اونسن، ۱۳۸۷؛ جیکوبز، ۱۳۹۶؛ حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۴؛ حبیبی و همکاران، ۱۳۹۵؛ خاک‌زند و آقابزرگی، ۱۳۹۳؛ شجاعی و پرتوی، ۱۳۹۴؛ دوانی و همکاران، ۱۳۹۱؛ رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۱؛ کارمونا، ۱۳۹۴؛ کالن، ۱۳۹۴؛ گل، ۱۳۹۴؛ گل، ۱۳۹۶؛ گلکار، ۱۳۹۳؛ موتین، ۱۳۹۶

## روش پژوهش

در پژوهش حاضر از طرفی به بررسی فضای شهری مبتنی بر پدیدارهای ذهنی ساکنان از محیط زندگی خود پرداخته شده و از طرف دیگر برای دستیابی به اطلاعات جزئی و دقیق مربوط به فضاهای شهری به حضور در میدان و مشاهده عینی پدیده‌ها (فضاهای شهری) پرداخته شده است. بنابراین، در این تحقیق از دو رویکرد فلسفی پدیدارشناسانه و پوزیتیویستی به صورت ترکیبی استفاده شده و با مبنای قراردادن تحقیقات پایه پیرامون عدالت در شهرسازی و فضای شهری و سپس بررسی عدالت در فضای شهری خیابان‌های شهر رشت به لحاظ هدف در زمره تحقیقات توسعه‌ای-کاربردی قرار می‌گیرد.

در این مطالعه برای تعیین معیارهای مورد نیاز برای ارزیابی عدالت در فضاهای شهری و نیز برای تعیین کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان با استفاده از مطالعه کتابخانه‌ای آرای اندیشمندان بررسی شد. در این پژوهش برای ارزیابی عدالت در فضاهای شهری از ده مؤلفه اصلی و ۴۸ مؤلفه فرعی (جدول ۲) و دو روش سلبی و ایجابی (برابری و استحقاق) استفاده شد. برای بررسی کیفیت‌های فضای شهری در خیابان‌های شهر رشت، با توجه به ویژگی‌های هر یک از کیفیت‌های مورد بررسی، از روش‌های مشخصی برای گردآوری اطلاعات استفاده شده است. در همین راستا، برخی اطلاعات از طریق مشاهدات میدانی و حضور کوتاه‌مدت در فضا و از طریق پُرکردن چک‌لیست به‌دست آمد. برخی اطلاعات دیگر، که نیاز به حضور طولانی‌مدت در فضا داشت، از ساکنان و استفاده‌کنندگان بلندمدت محدوده با پرسش به‌دست آمد. برای دستیابی به آرای ساکنان و استفاده‌کنندگان بلندمدت پیرامون کیفیت‌های فضای شهری محل زندگی‌شان از طریق تکمیل پرسش‌نامه نمونه‌گیری شد. حجم نمونه با استفاده از روش کوکران برابر با ۲۷۰ عدد محاسبه شد که در مجموع ۳۰۹ پرسش‌نامه را شهروندان تکمیل کردند.

هر یک از ویژگی‌های مؤثر در کیفیت فضای شهری خیابان (جدول ۲) برای مقایسه با وضع مطلوب و همچنین مقایسه با خیابان‌های دیگر و دستیابی به میزان برخورداری خیابان از کیفیت فضای شهری مورد بررسی از یک تا پنج امتیازدهی شد. در واقع، شیوه امتیازدهی به کیفیت‌های فضای شهری به این ترتیب انجام گرفت که امتیاز یک به کمترین و امتیاز پنج به بیشترین کیفیت در آن ویژگی اختصاص داده شد. با توجه به اینکه هر یک از کیفیت‌های مؤثر در فضای شهری تأثیر متفاوتی دارند و برخی دارای تأثیر بیشتر و برخی تأثیر کمتری دارند، ضریب اهمیت برای کیفیت‌های مختلف در نظر گرفته شد.

برای دستیابی به ضریب تأثیر هر کیفیت بر فضا از طریق پرسش‌نامه نظر بیست کارشناس (ارشد و دکتری) شهرسازی برای هر یک از کیفیت‌ها از دانشگاه‌های مختلف ایران اخذ شد. میزان ضریب تأثیر از طریق تعیین میانگین ضرایب مورد نظر کارشناسان برای مؤلفه‌ها به‌دست آمد. با توجه به اینکه برای هر یک از مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌ها ضریب جداگانه در نظر گرفته شده بود، میانگین هندسی از میانگین ضرایب محاسبه شد تا به‌عنوان ضریب نهایی استفاده شود. در جدول ۳ ضرایب به‌دست‌آمده برای هر مؤلفه نمایش داده شده است.

همچنین، برای تعیین امتیاز هر یک از خیابان‌ها و خوشه‌ها و میزان برخورداری از کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری از مدل تاپسیس (Topsis) استفاده شد. روش تاپسیس میزان نزدیکی گزینه‌ها به بهترین کیفیت را از طریق محاسبه ضریب نزدیکی به‌دست می‌دهد. ضریب نزدیکی در واقع امتیازی است که از طریق روش تاپسیس برای هر گزینه محاسبه می‌شود. این ضریب مابین صفر تا یک بوده و هرچه قدر گزینه‌ها به یک نزدیک‌تر باشند دارای کیفیت بالاتری می‌باشند. ضریب تاپسیس یک به معنای مطلوبیت کامل گزینه است و ضریب نزدیکی صفر به معنای بدترین حالت ممکن است.



پس از ارزیابی میزان برخورداری هر یک از خیابان‌ها، از کیفیت‌های فضای شهری و تعیین اختلاف و فاصله‌ای که هر یک از خیابان‌ها (در قالب خوشه‌های مختلف) با حد مورد رضایت دارا بودند سطح برخورداری مناطق شهر رشت از کیفیت فضای شهری مشخص شد. در پایان پیشنهادهای لازم برای بهبود کیفیت فضای شهری هر یک از خوشه‌ها در شهر رشت برای دستیابی به حد مطلوب و همچنین کاهش اختلاف کیفیت میان فضای شهری ارائه شد. روش پژوهش و نحوه دستیابی به عدالت در فضاهای شهری در چارچوب مفهومی تحقیق مبتنی بر مبانی نظری تحقیق و جمع‌بندی کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان در شکل ۱ نمایش داده شده است.



شکل ۱. چارچوب مفهومی و روش پژوهش

جدول ۳. ضریب به‌دست‌آمده برای هر کیفیت بر طبق پرسش‌نامه

مؤلفه اصلی	ضریب	زیر مؤلفه‌ها	ضریب	ضریب نهایی
کیفیت پوشش گیاهی	۲٫۵	کیفیت پوشش گیاهی (غیر از درخت) و سطوح تعیین شده برای آن	۲٫۱	۲٫۳
		کیفیت و تعدد درختان حاشیه و وسط خیابان	۲٫۵	۲٫۵
تعاملات اجتماعی و خصوصیات اجتماعی فضا	۲٫۶	میزان حضور و فعالیت شهروندان در فضا	۲٫۷	۲٫۶
		میزان ناهنجاری‌های اجتماعی در فضا	۲٫۳	۲٫۵
		سطح درآمد افراد	۱٫۵	۲
		میزان حضور و سکونت افراد فقیر	۱٫۵	۲
		میزان ارتباط اجتماعی افراد	۲٫۱	۲٫۴
		میزان فعالیت‌های اجتماعی سازمان‌یافته	۲٫۲	۲٫۴
		مناسب بودن مصالح ابنیه بدنه خیابان و نمای ساختمانی	۲٫۱	۲٫۱
کیفیت نمای ساختمانی و جداره‌ها به لحاظ کالبدی	۲٫۱	کیفیت ابنیه به لحاظ نوساز یا فرسوده و ... بودن	۲	۲
		شفافیت بصری ابنیه (سطوح شفاف و کدر)	۲	۲٫۱
		میزان محصوریت خیابان	۲٫۱	۲٫۱
		تنوع سن و جنس ساختمانی	۱٫۵	۱٫۸
		پیوستگی جداره خیابان	۱٫۵	۲
ایمنی و امنیت در خیابان	۲٫۸	ارتفاع ساختمانی	۱٫۸	۲
		واحدهای خرد تجاری متعدد	۲٫۴	۲٫۳
		ساختمان‌های رو به خیابان و مراقبت بصری ابنیه	۲٫۲	۲٫۵
		وجود فضاهای بلااستفاده، کوره، و غیرقابل دفاع	۲٫۵	۲٫۶
		راحتی عبور عابر پیاده از خیابان	۲٫۲	۲٫۵
		مناسب بودن خیابان برای استفاده از دوچرخه	۱٫۸	۲٫۲
		میزان احساس امنیت شهروندی	۲٫۷	۲٫۷

## ادامه جدول ۳. ضریب به دست آمده برای هر کیفیت بر طبق پرسش نامه

مؤلفه اصلی	ضریب	زیر مؤلفه‌ها	ضریب	ضریب نهایی
کیفیت فعالیت جداره‌ها	۲/۷	اختلاط و تنوع کاربری	۲/۸	۲/۷
		فعال بودن فعالیت‌ها در طول شبانه‌روز	۲/۶	۲/۶
		کاربری‌های غیرفعال، درشت‌دانه، و ناسازگار	۲	۲/۳
		فعالیت‌های شاخص	۲/۲	۲/۴
		کیفیت طراحی طبقات همکف	۱/۸	۲/۲
		کیفیت رفوز میانی، جدول‌ها	۱/۸	۲/۱
کیفیت مبلمان و تجهیزات محیطی	۲/۵	نورپردازی مناسب	۲/۶	۲/۵
		کیفیت چراغ‌های روشنایی	۲/۳	۲/۴
		کیفیت سطوح‌های زیاله	۱/۷	۲/۱
		کیفیت نیمکت‌ها و محل‌های استراحت	۲/۴	۲/۴
		کیفیت تابلوها و اعلانات راهنمایی	۱/۷	۲/۱
		کیفیت پوشش آسفالت	۲	۲/۲
		تمهیدات لازم برای معلولان، سالخوردگان، و کودکان	۲/۲	۲/۳
		کف‌سازی مناسب و دارای هماهنگی بصری	۲/۲	۲/۳
		مطلوبیت عرض پیاده‌رو	۲/۳	۲/۳
		موانع مسیر پیاده	۲/۲	۲/۲
کیفیت پیاده‌رو	۲/۳	همسانی و عدم اختلاف ارتفاعی متعدد در مسیر پیاده‌رو	۲/۲	۲/۳
		محافظت در برابر آفتاب و باران	۲/۳	۲/۳
		پاسخ‌گویی به استفاده‌های دیگر نظیر خرید و فروش، صحبت کردن و ...	۲/۴	۲/۴
		میزان تمیزی و پاکیزگی محیط	۲/۶	۲/۵
		آثار بارزش معماری	۲/۲	۲/۲
		نظم و زیبایی تابلوهای تبلیغاتی اینیه	۱/۸	۱/۵
تبلیغات خیابانی	۱/۲	نظم و زیبایی تابلوهای تبلیغاتی خیابان	۱/۸	۱/۵
		قابلیت در دسترس بودن در سطح شهر	۲/۲	۲/۴
		قابلیت در دسترس بودن برای مردم منطقه	۲/۲	۲/۴
		قابلیت در دسترس بودن برای ساکنان محله	۲/۲	۲/۴
		میزان دسترسی به حمل و نقل عمومی	۲/۸	۲/۶
		میزان دسترسی به حمل و نقل عمومی	۲/۸	۲/۶

## محدوده مورد مطالعه

رشت، مرکز استان گیلان، بر اساس آخرین آمار سرشماری سال ۱۳۹۵ دارای ۶۷۹،۹۹۵ جمعیت است. رشت بزرگ‌ترین و پرجمعیت‌ترین شهر در استان‌های حاشیه دریای خزر محسوب می‌شود. سرزندگی، نشاط، میهمان‌نوازی، شب‌های زنده، فرهنگ بالا، و ... رشت را به سومین شهر گردشگرپذیر ایران تبدیل کرده است؛ به طوری که جمعیت این شهر در تعطیلات و ماه‌های گردشگری سال به بیش از دو میلیون نفر می‌رسد (rasht.ir). شهر رشت از ویژگی‌هایی نظیر محلات تاریخی متعدد و هویت محله‌گرایی در فرهنگ شهروندان و با داشتن دو رودخانه در سطح شهر، شیب کم، داشتن بازارها و مراکز خدماتی بزرگ با سطح عملکرد استانی و همچنین فضاهای شهری با کارکرد فرهنگی - اجتماعی نظیر پیاده‌راه‌ها، وجود آرامگاه‌هایی نظیر آرامگاه خواهر امام رضا(ع)، میرزا کوچک‌خان، و مقبره دانای علی از امکان توسعه کمی و کیفی بالایی برخوردار است. در کنار ویژگی‌های مثبت، مشکلاتی نظیر آلودگی زیست‌محیطی رودخانه‌ها، حمل‌ونقل عمومی ضعیف، سکونتگاه‌های ناپایدار حاشیه‌ای، ناهنجاری‌های اجتماعی، بیکاری، کمبود خدمات، و زیرساخت‌های لازم سبب شده این شهر نتواند به نقش و جایگاه واقعی خود در نظام مراکز شهری کشور دست یابد. در شکل ۲ موقعیت جغرافیایی شهر رشت در شمال ایران نمایش داده شده است.



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی شهر رشت

در مطالعه حاضر خیابان‌های اصلی شهر رشت به یازده خوشه اصلی تقسیم شد و سپس در هر خوشه خیابان‌های اصلی و مهم آن، که دارای ویژگی‌های فضای شهری بودند، بررسی شدند که در مجموع شامل ۵۱ خیابان شد. برخی از خیابان‌ها نظیر کمربندی شهر، خیابان‌های محورهای خروجی شهر، و سایر خیابان‌هایی که بیشتر حالت عبوری داشتند، به دلیل حضور کم شهروندان در آن‌ها، سنجش نشدند. شکل ۳ نحوه خوشه‌بندی شهر و خیابان‌های مورد بررسی در هر خوشه را نشان می‌دهد. خوشه‌بندی انجام شده مبتنی بر ویژگی‌های فضایی، ارتباطی، اجتماعی، اقتصادی، و همچنین هم‌پیوندی میان خیابان‌های شهر با یکدیگر انجام شده است. بدین ترتیب که نخست محلات شهر شناسایی شد. سپس، خیابان‌های اصلی هر یک از محلات، که به لحاظ اجتماعی و اقتصادی تأثیر زیادی در محله داشتند و موجب هم‌پیوندی و حس تعلق ساکنان اطراف آن می‌شدند، مشخص شد. در مرحله بعد، جداکننده‌های فضایی نظیر رودها، پارک‌های بزرگ، قطعات بزرگ، و ... به عنوان مرزهای خوشه‌ها در نظر گرفته شد. در جدول ۴ خیابان‌های مورد بررسی در هر خوشه و ویژگی‌های عمده هر خوشه بیان شده است.



شکل ۳. خوشه‌بندی شهر رشت و خیابان‌های مورد بررسی در هر خوشه

## جدول ۴. خیابان‌های مورد بررسی در هر خوشه و ویژگی‌های عمده هر خوشه

نام خوشه	خیابان‌های مورد بررسی	ویژگی‌ها	نام خوشه	خیابان‌های مورد بررسی	ویژگی‌ها
خوشه یک	شامل خیابان‌های حمیدیان و معلولین	* عدم خیابان‌کشی کافی و وجود کوچه‌پس‌کوچه‌های متعدد * سکونت افشار ضعیف و ساده‌های بی‌برنامه، غیراصولی و غیرمجاز	خوشه دو	شامل خیابان‌های رودباری و استقامت یک	* برخورداری از یک فضای زندگی محله در محدوده * سکونت افشار ضعیف و متأثر شدن از محلات حاشیه‌نشین جنوبی
خوشه سه	شامل خیابان‌های دروازه لاکان و مسکن مهر	* محور توسعه شهر بر مبنای طرح جامع * عدم خیابان‌کشی مناسب و تعدد شکل‌گیری خیابان‌های شبه‌کوچه و نامناسب * خیابان‌های عریض و غیرمحمور مسکن مهر	خوشه چهار	شامل خیابان‌های باهنر، بیانی، جماران، و بخش جنوبی خیابان امام خمینی	* رشد تدریجی محلات با بافت نامناسب مجاور خیابان امام خمینی * دارای عملکرد مسکونی در کنار کاربری‌های بزرگ‌مقیاس * شکل‌گیری فضاهای درهم‌تنیده و پُرزدحام در خیابان جماران
خوشه پنج	شامل خیابان‌های رشتیان، معلم، شمسی‌پور، و بوسار	* احداث خیابان‌های جدید در محدوده طی سال‌های اخیر * رشد تدریجی فضاهای تجاری در بدنه خیابان معلم و نو بودن و نمای مناسب انبیه * بدنه تجاری فعال و با اختلاط کاربری بالا در خیابان رشتیان	خوشه شش	شامل خیابان‌های مطهری، حاجی‌آباد، شریعی، تختی، احسان‌بخش، سعدی، و بخش شمالی خیابان امام خمینی	* دارای محلاتی با بافت تاریخی و فرسوده * تعدد خیابان‌های اصلی موجود در محدوده * واقع شدن پیاده‌راه مرکزی رشت و بخش‌های اصلی تجاری و بازار شهر رشت در محدوده * بدنه تجاری قوی، فعال، و سرزنده
خوشه هفت	شامل خیابان‌های منظریه، نامجو، حافظو بخش میانی خیابان امام خمینی	* وجود کاربری‌های لوکس در جداره خیابان منظریه * وجود کاربری‌های بزرگ مقیاسی همچون باغ، ورزشگاه، دانشگاه، بیمارستان‌ها و غیره در محدوده * بدنه تجاری فعال و خرده‌فروشی‌های متعدد در خیابان‌های محدوده	خوشه هشت	شامل خیابان‌های لاکانی، هفده شهریور، طالقانی، حبیب‌زاده، سردار جنگل و ضیابری	* برخورداری از شخصیت محله‌ای در عین تأثیرگذاری در سطح کل شهر * بدنه تجاری قوی خیابان طالقانی * جداره کالبدی با کاربری‌های خرد تجاری متعدد و با اختلاط کاربری بالا در خیابان لاکانی
خوشه نه	شامل خیابان‌های آزادگان، رسالت، چمران، دانشسرا، و صبا	* کاربری‌های بزرگ‌مقیاسی نظیر صداوسیما و برخی مناطق نظامی در محدوده * بافت ارگانیک، فرسوده، و تاریخی محله دانشسرا * بافت حاشیه‌ای پُرزدحام و ناپایدار شهرک صبا	خوشه ده	شامل خیابان‌های کشاورز، فلسطین، شهدا، امین‌ضرب، و احمدزاده	* کمبود خیابان‌های مناسب در بخش‌های شرقی محدوده * تعدد کوچه‌های بلند و دراز در محدوده * بدنه تجاری قوی و سرزنده خیابان فلسطین
خوشه یازده	شامل خیابان‌های انصاری، دیلمان، سمیه، اصفهانی، گیلان، توحید، گلسار، و نماز	* برخورداری از تعدد فضای خیابان شهری و بافت برنامه‌ریزی‌شده * برخورداری از پوشش گیاهی مناسب، کیفیت بالای پیاده‌روها و رفوژ میانی، ساختمان‌هایی با معماری مدرن و خاص * بدنه تجاری لوکس و همراه با اختلاط کاربری			

## یافته‌های تحقیق

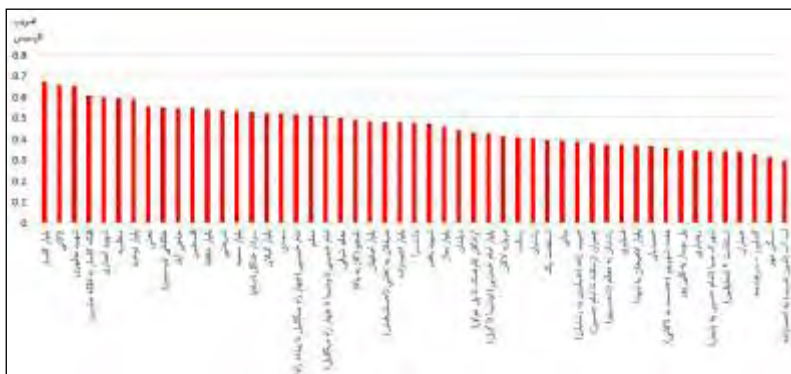
## ارزیابی کیفیت‌های مختلف فضای شهری خیابان در سطح شهر رشت

جدول ۵ میزان برخورداری هر یک از خیابان‌ها از کیفیت‌های فضای شهری را نشان می‌دهد. نتیجه به دست آمده بر مبنای محاسبه ضریب تاپسیس نشان می‌دهد که کدام خیابان دارای بیشترین برخورداری از کیفیت‌های فضای شهری بوده و این رتبه‌بندی تا خیابانی که دارای کمترین برخورداری است ادامه می‌یابد. داده‌های ارائه شده در این بخش برای مقایسه میزان برخورداری فضاهای شهری از کیفیت‌های فضای شهری، نقش مؤثری دارد.

ارزیابی میزان برخورداری هر خیابان از کیفیت‌های فضای شهری نشان می‌دهد که هر یک از مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری در آن خیابان دارای چه وضعیتی است و از این طریق با تشخیص کاستی‌های هر فضای شهری و اختلاف آن‌ها با یکدیگر اختلاف آن‌ها با سطح مطلوب نیز تعیین می‌شود. با توجه به اینکه ضریب نزدیکی مابین صفر تا ۱ است، هرچقدر ضریب نزدیکی مؤلفه‌ای به ۱ نزدیک‌تر باشد آن مؤلفه به کیفیت مطلوب نزدیک‌تر است.

جدول ۵. میزان برخورداری هر یک از خیابان‌ها از کیفیت‌های فضای شهری بر مبنای ضریب نزدیکی تاپسیس

ردیف	نام خیابان	ضریب نزدیکی کلی	کیفیت پوشش گیاهی	تعاملات اجتماعی و خصوصیات اجتماعی فضا	کیفیت نمای ساختمانی و جداره‌ها به لحاظ کالبدی	ایمنی و امنیت در خیابان	کیفیت فعالیت جداره	کیفیت مبلمان و تجهیزات محیطی	کیفیت پیاده‌رو	تبلیغات خیابانی	دسترسی
۱	گلسار	۰/۶۷۰	۰/۸۳۷	۰/۶۱۵	۰/۸۴۷	۰/۶۴۸	۰/۸۴۳	۰/۵۲۰	۰/۶۴۵	۰/۷۰۰	۰/۸۳۰
۲	لاکانی	۰/۶۵۶	۱/۰۰۰	۰/۶۰۱	۰/۷۸۰	۰/۶۹۷	۰/۸۸۸	۰/۴۳۸	۰/۷۷۹	۰/۷۰۰	۰/۸۵۸
۳	مطهری	۰/۶۵۰	۱/۰۰۰	۰/۷۲۹	۰/۸۴۷	۰/۷۲۶	۰/۷۳۹	۰/۴۱۶	۰/۶۲۰	۱/۰۰۰	۰/۷۹۰
۴	گلسار جنوبی	۰/۶۰۷	۰/۷۵۰	۰/۴۲۴	۰/۵۳۹	۰/۴۸۷	۰/۶۳۸	۰/۴۹۸	۰/۷۵۳	۰/۵۹۴	۰/۸۳۰
۵	انصاری	۰/۵۹۹	۰/۷۵۰	۰/۳۲۹	۰/۵۹۸	۰/۵۰۹	۰/۵۶۰	۰/۶۲۷	۰/۷۰۸	۰/۷۰۰	۰/۷۸۳
۶	منظریه	۰/۵۹۵	۰/۷۵۰	۰/۵۳۷	۰/۶۳۵	۰/۶۵۰	۰/۶۶۸	۰/۴۵۵	۰/۶۶۲	۰/۵۰۷	۰/۸۳۵
۷	بلوار توحید	۰/۵۸۸	۰/۷۵۰	۰/۴۷۴	۰/۶۶۶	۰/۶۹۷	۰/۶۴۹	۰/۵۲۴	۰/۵۶۰	۰/۵۰۷	۰/۵۵۴
۸	تختی	۰/۵۵۴	۰/۵۰۹	۰/۵۰۲	۰/۶۷۹	۰/۶۴۸	۰/۷۹۲	۰/۳۳۱	۰/۵۸۲	۰/۵۰۷	۰/۷۶۸
۹	طلقاتی	۰/۵۴۸	۰/۳۸۸	۰/۶۰۱	۰/۶۵۸	۰/۵۵۳	۰/۶۹۶	۰/۳۹۵	۰/۴۷۱	۰/۴۰۶	۰/۸۴۶
۱۰	حاجی‌آباد	۰/۵۴۵	۰/۷۵۰	۰/۵۰۲	۰/۸۰۰	۰/۶۷۱	۰/۶۶۰	۰/۳۵۷	۰/۵۵۵	۰/۵۰۷	۰/۴۴۶
۱۱	فلسطین	۰/۵۴۴	۰/۵۰۹	۰/۶۰۱	۰/۷۸۷	۰/۶۵۵	۰/۷۶۹	۰/۳۹۰	۰/۵۲۶	۰/۳۸۱	۰/۶۰۶
۱۲	بلوار حافظ	۰/۵۳۹	۱/۰۰۰	۰/۳۸۲	۰/۴۹۵	۰/۷۳۰	۰/۵۲۸	۰/۴۸۴	۰/۵۹۷	۰/۵۰۷	۰/۶۹۸
۱۳	شریعتی	۰/۵۳۵	۰/۵۰۰	۰/۶۴۴	۰/۶۴۳	۰/۴۸۷	۰/۶۹۶	۰/۳۱۱	۰/۶۵۹	۰/۴۰۶	۰/۷۴۴
۱۴	بلوار سمیه	۰/۵۳۱	۰/۵۰۰	۰/۶۱۵	۰/۵۷۴	۰/۶۷۱	۰/۶۰۳	۰/۴۵۲	۰/۴۶۰	۰/۴۰۶	۰/۵۳۵
۱۵	سردار جنگل	۰/۵۲۷	۰/۶۲۳	۰/۶۰۱	۰/۶۸۱	۰/۶۲۲	۰/۷۱۸	۰/۲۹۶	۰/۵۶۵	۰/۱۵۲	۰/۷۶۸
۱۶	بلوار گیلان	۰/۵۲۲	۰/۵۰۰	۰/۴۷۴	۰/۵۱۷	۰/۶۰۸	۰/۵۱۴	۰/۵۰۱	۰/۵۶۱	۰/۳۰۰	۰/۶۰۶
۱۷	سعدی	۰/۵۲۲	۰/۳۸۸	۰/۵۰۲	۰/۶۱۲	۰/۵۴۲	۰/۶۳۰	۰/۳۲۴	۰/۵۹۱	۰/۴۰۶	۰/۸۵۸
۱۸	امام خمینی ش	۰/۵۱۶	۰/۲۵۰	۰/۶۴۴	۰/۶۸۲	۰/۶۲۲	۰/۶۹۸	۰/۳۴۱	۰/۴۵۱	۰/۴۰۶	۰/۶۸۴
۱۹	معلم	۰/۵۱۱	۰/۵۰۰	۰/۵۱۰	۰/۵۸۰	۰/۶۰۸	۰/۵۵۸	۰/۴۵۸	۰/۴۷۷	۰/۳۸۱	۰/۷۷۵
۲۰	امام خمینی م	۰/۵۱۰	۰/۶۲۳	۰/۵۳۷	۰/۴۴۹	۰/۳۴۴	۰/۶۰۸	۰/۴۷۴	۰/۴۷۰	۰/۵۹۴	۰/۷۴۴
۲۱	معلم شرقی	۰/۵۰۱	۰/۳۷۸	۰/۲۵۳	۰/۵۷۹	۰/۵۷۲	۰/۵۶۴	۰/۴۴۹	۰/۵۰۸	۰/۲۸۱	۰/۶۶۵
۲۲	نامجو	۰/۴۹۴	۰/۶۱۲	۰/۵۳۷	۰/۴۷۱	۰/۶۱۶	۰/۵۳۱	۰/۴۱۶	۰/۴۷۷	۰/۴۰۶	۰/۷۱۶
۲۳	بلوار اصفهان	۰/۴۸۳	۰/۶۹۹	۰/۳۲۹	۰/۴۲۳	۰/۵۶۲	۰/۴۳۴	۰/۵۱۸	۰/۵۲۰	۰/۱۵۲	۰/۴۷۶
۲۴	احسان‌بخش	۰/۴۸۱	۰/۵۶۸	۰/۲۷۵	۰/۳۲۶	۰/۲۲۶	۰/۳۷۳	۱/۰۰۰	۰/۵۲۱	۰/۳۰۰	۰/۳۹۴
۲۵	احمدزاده	۰/۴۸۱	۰/۷۵۰	۰/۲۷۰	۰/۲۹۳	۰/۴۱۹	۰/۵۲۸	۰/۵۷۲	۰/۵۲۲	۰/۳۰۰	۰/۴۷۶
۲۶	دانشسرا	۰/۴۷۶	۰/۲۵۰	۰/۴۴۵	۰/۵۷۳	۰/۶۷۱	۰/۷۴۷	۰/۱۸۰	۰/۳۳۶	۰/۱۵۲	۰/۶۰۶
۲۷	باهر	۰/۴۷۱	۰/۶۹۹	۰/۲۷۰	۰/۵۱۵	۰/۸۳۰	۰/۴۴۸	۰/۳۹۱	۰/۵۶۱	۰/۱۵۲	۰/۳۰۲
۲۸	بلوار نماز	۰/۴۵۷	۰/۳۷۸	۰/۳۲۹	۰/۴۶۹	۰/۳۶۲	۰/۵۱۶	۰/۴۵۶	۰/۵۸۱	۰/۱۵۲	۰/۶۶۵
۲۹	دیلمان	۰/۴۴۳	۰/۴۹۱	۰/۳۲۹	۰/۳۹۲	۰/۴۰۱	۰/۴۶۲	۰/۴۷۴	۰/۵۲۳	۰/۱۵۲	۰/۶۲۷
۳۰	آزادگان	۰/۴۳۱	۰/۳۸۸	۰/۴۴۵	۰/۵۰۱	۰/۵۲۹	۰/۵۲۸	۰/۱۹۹	۰/۶۰۲	۰/۱۵۲	۰/۴۰۷
۳۱	امام خمینی ج	۰/۴۲۸	۰/۶۱۲	۰/۱۵۷	۰/۳۵۵	۰/۲۷۹	۰/۴۲۹	۰/۴۸۴	۰/۵۹۵	۰/۱۵۲	۰/۴۸۸
۳۲	دروازه لاکان	۰/۴۱۵	۰/۳۸۸	۰/۴۴۵	۰/۵۵۸	۰/۳۸۲	۰/۵۲۱	۰/۳۹۵	۰/۴۰۷	۰/۱۵۲	۰/۳۶۹
۳۳	رسالت	۰/۴۰۵	۱/۰۰۰	۰/۱۵۷	۰/۲۸۳	۰/۵۶۲	۰/۳۹۸	۰/۳۱۶	۰/۵۲۵	۰/۰۰۰	۰/۴۰۷
۳۴	رشتیان	۰/۴۰۳	۰/۲۵۰	۰/۳۵۳	۰/۴۷۱	۰/۴۴۴	۰/۵۲۰	۰/۲۵۰	۰/۴۵۰	۰/۱۵۲	۰/۷۱۲
۳۵	استقامت یک	۰/۳۹۲	۰/۳۸۸	۰/۳۵۳	۰/۴۳۸	۰/۵۲۲	۰/۵۲۸	۰/۲۵۶	۰/۴۳۵	۰/۱۵۲	۰/۵۳۵
۳۶	بیانی	۰/۳۸۸	۰/۶۹۹	۰/۱۵۷	۰/۴۹۲	۰/۵۳۶	۰/۴۱۶	۰/۲۲۱	۰/۴۴۱	۰/۱۵۲	۰/۳۶۹
۳۷	حبیب‌زاده	۰/۳۸۵	۰/۳۷۸	۰/۱۵۷	۰/۵۶۷	۰/۴۸۱	۰/۳۹۲	۰/۳۳۱	۰/۴۴۱	۰/۱۵۲	۰/۴۴۶
۳۸	چمران	۰/۳۸۳	۰/۸۳۷	۰/۱۵۷	۰/۲۴۸	۰/۵۴۷	۰/۳۳۸	۰/۲۸۲	۰/۵۴۸	۰/۰۰۰	۰/۴۰۷
۳۹	شمسیور	۰/۳۷۶	۰/۲۵۰	۰/۳۵۳	۰/۴۸۰	۰/۴۷۸	۰/۴۶۹	۰/۳۱۰	۰/۳۳۶	۰/۱۵۲	۰/۵۳۵
۴۰	ضیابری	۰/۳۷۵	۰/۵۰۰	۰/۱۵۷	۰/۳۷۵	۰/۵۶۲	۰/۳۷۷	۰/۳۹۹	۰/۳۹۸	۰/۱۵۲	۰/۴۴۶
۴۱	بلوار شهدا	۰/۳۷۱	۰/۵۰۰	۰/۲۷۰	۰/۳۴۹	۰/۲۸۹	۰/۵۸۰	۰/۲۸۸	۰/۳۶۷	۰/۳۸۱	۰/۵۹۲
۴۲	حمیدیان	۰/۳۶۵	۰/۳۷۸	۰/۲۷۰	۰/۴۱۶	۰/۴۳۵	۰/۴۳۴	۰/۳۰۰	۰/۴۱۶	۰/۱۵۲	۰/۴۴۵
۴۳	هفته شهریور	۰/۳۵۷	۰/۰۰۰	۰/۲۷۰	۰/۵۶۰	۰/۸۴۸	۰/۳۷۹	۰/۱۱۱	۰/۱۰۱	۰/۱۵۲	۰/۴۴۶
۴۴	بوسار	۰/۳۴۵	۰/۳۷۸	۰/۳۵۳	۰/۳۹۲	۰/۳۱۰	۰/۳۲۷	۰/۳۱۹	۰/۴۰۳	۰/۱۵۲	۰/۴۰۷
۴۵	رودباری	۰/۳۴۴	۰/۵۰۰	۰/۲۶۱	۰/۲۷۵	۰/۳۰۳	۰/۳۳۰	۰/۳۱۹	۰/۵۶۳	۰/۰۰۰	۰/۴۰۷
۴۶	صبا	۰/۳۴۳	۰/۰۰۰	۰/۴۴۵	۰/۴۲۱	۰/۴۳۹	۰/۵۶۵	۰/۱۵۸	۰/۳۰۶	۰/۰۰۰	۰/۳۱۶
۴۷	استقامت ۲	۰/۳۴۳	۰/۲۵۰	۰/۲۷۰	۰/۴۰۲	۰/۴۷۲	۰/۴۸۵	۰/۲۶۱	۰/۳۶۸	۰/۰۰۰	۰/۲۵۶
۴۸	جماران	۰/۳۴۰	۰/۰۰۰	۰/۴۴۵	۰/۴۰۲	۰/۶۷۱	۰/۴۸۳	۰/۱۵۸	۰/۱۴۸	۰/۱۵۲	۰/۳۱۶
۴۹	کشاوریز	۰/۳۳۰	۰/۵۰۰	۰/۱۵۷	۰/۳۹۵	۰/۳۹۲	۰/۴۲۴	۰/۲۴۷	۰/۳۶۱	۰/۱۵۲	۰/۳۸۲
۵۰	مسکن مهر	۰/۳۱۳	۰/۴۱۱	۰/۱۵۷	۰/۲۸۵	۰/۲۷۴	۰/۳۴۶	۰/۳۴۴	۰/۳۹۳	۰/۰۰۰	۰/۲۵۶
۵۱	امین ضرب	۰/۲۹۷	۰/۰۰۰	۰/۱۵۷	۰/۲۸۳	۰/۴۱۲	۰/۳۷۹	۰/۲۶۲	۰/۳۶۲	۰/۱۵۲	۰/۴۰۷



شکل ۴. مقایسه با کیفیت‌ترین تا کم کیفیت‌ترین فضای شهری خیابان‌ها با استفاده از ضریب نزدیکی تاپسیس

بر اساس رتبه‌بندی صورت گرفته بر مبنای مدل تاپسیس، میزان برخورداری خیابان‌های مختلف در شکل ۴ قابل مشاهده است. بر این مبنای بلوار گلزار دارای بالاترین ضریب نزدیکی بوده و از میان فضاهای شهری خیابان‌های شهر رشت دارای بیشترین نزدیکی به فضای شهری خیابان مطلوب‌تر است و بیشترین برخورداری را از مجموع کیفیت‌های فضای شهری در مقایسه با سایر خیابان‌ها در شهر رشت داراست. بلوار گلزار در محدوده محله گلزار واقع شده و اصلی‌ترین محور این محله است. گلزار جزو محدود محله‌های شهر رشت است که مبتنی بر برنامه‌ریزی علمی توسعه یافته است. سکونت بسیاری از ثروتمندان و مسئولان در این محله موجب شده است این محله نفوذ بسیار زیادی در ساختار قدرت شهر رشت کسب کند و از این رو همان‌گونه که در ارزیابی تحقیق (جدول ۵) مشاهده می‌شود کیفیت‌های فضای شهری نظیر کیفیت پوشش گیاهی و دسترسی و ... در این محور به صورت عالی سامان‌دهی شده است. همچنین، سکونت ثروتمندان، وجود مراکز اقتصادی مجلل و بسیاری از ادارات دولتی و نهادهای عمومی با ساختمان‌های شیک در این خیابان سبب شده است کیفیت نمای ساختمانی و جداره‌ها به لحاظ کالبدی و کیفیت فعالیت جداره‌ها و سایر کیفیات فضایی مرتبط با کسبه و ساکنان در این محور دارای مطلوبیت بالایی باشد. همچنین، مدیریت شهری رشت نیز مبتنی بر این استدلال که ساکنان و کسبه این محله مالیات بیشتری به شهرداری پرداخت می‌کنند، مداوم و پیگیرانه، به امور مربوط به سامان‌دهی کیفیات فضاهای شهری این محله می‌پردازد. پس از بلوار گلزار، به ترتیب خیابان لاکانی و خیابان شهید مطهری که در خوشه‌های مرکزی شهر رشت واقع شده‌اند دارای بیشترین کیفیت‌اند.

بر اساس جدول ۵ و شکل ۴، خیابان‌های امین‌ضرب و مسکن مهر نازل‌ترین سطح کیفیت را نسبت به سایر خیابان‌های شهر رشت دارند. بررسی ویژگی‌های این خیابان‌ها نشان می‌دهد در اطراف هر دو محور اقشار با درآمد پایین سکونت دارند. محور امین‌ضرب مابین محلات زرجوب و دیانتی واقع شده است. محله زرجوب پُر از فعالیت‌های اقتصادی نازل است و در محله دیانتی، که به لحاظ کالبدی اغلب به صورت خودرو رشد کرده، هیچ خیابان محلی وجود ندارد و مملو از کوچه‌های پُریچ‌وخم با تراکم مسکونی بالاست. برخلاف محور امین‌ضرب، محور مسکن مهر مبتنی بر یک طرح مشخص ایجاد شده و جدیدترین محله شهر رشت است که قابلیت سکونت ۱۲۰ هزار نفر را داراست. هرچند طراحی این محله مبتنی بر ویژگی‌های مجتمع‌های مسکن اجتماعی انجام شده است، همان کیفیات فضاهای شهری که برای خیابان‌های این مجتمع بزرگ در نظر گرفته شده بود نیز انجام نشده است و مدیریت مجتمع تأکید بر ساخت ابنیه و تحویل واحدهای مسکونی داشته و توجه بسیار کمی به رعایت کیفیات فضای شهری در این محله شده است. غالب ساکنان این محله از قشر ضعیف‌اند.

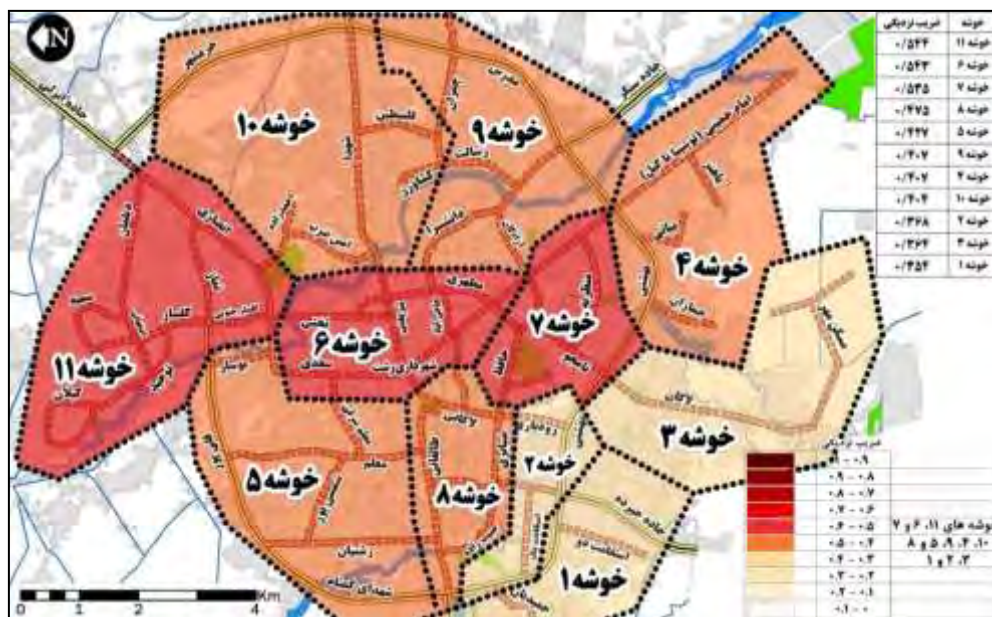
جدول ۶ و شکل ۵ میزان برخورداری هر یک از خوشه‌ها از کیفیت‌های فضای شهری را نشان می‌دهد. بر اساس نتایج به‌دست‌آمده از نقشه‌ها و نمودارهای تحلیلی مبتنی بر مدل Topsis هیچ‌یک از خوشه‌ها در سطح شهر به لحاظ نزدیکی به فضای شهری مطلوب (امتیاز یک) دارای ضریب نزدیکی بالای ۰/۶ نیستند. خوشه‌های ۱۱، ۶ و ۷ در بهترین حالت دارای ضریب مابین ۰/۵ و ۰/۶ هستند. اختلاف ضریب نزدیکی این خوشه‌ها با خوشه‌های کم‌تر برخورداری به لحاظ کیفیت فضای شهری خیابان‌ها کمتر از ۰/۲ است. این ضریب برای ۸ خوشه از مجموع ۱۱ خوشه زیر ۰/۵ است که بیانگر کم‌بودن مطلوبیت کیفیت فضای شهری خیابان‌ها از میانگین در بیشتر بخش‌های شهر رشت است.

مقایسه برخورداری خوشه‌های مختلف تعیین‌شده در شهر رشت به لحاظ برخورداری از کیفیت‌های مختلف مؤثر بر فضای شهری نشان می‌دهد که خوشه ۱۱، که در شمال شهر رشت است، دارای بیشترین نزدیکی به فضای شهری مطلوب است. این خوشه، که به‌طور کلی تحت عنوان گلسار از آن یاد می‌شود، دارای بیشترین برخورداری از کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری است. پس از خوشه گلسار، خوشه ۶ که خوشه مرکزی شهر رشت است و بیشتر خیابان‌های مرکزی شهر رشت را پوشش می‌دهد، دارای بیشترین میزان برخورداری از کیفیت‌های فضای شهری است. همچنین، بر اساس ارزیابی‌ها، سه خوشه جنوبی شهر رشت، که شامل خوشه‌های ۱، ۲، و ۳ می‌شود، دارای کمترین میزان برخورداری از کیفیت‌های فضای شهری هستند که به‌ترتیب خوشه ۱، ۳، و ۲ دارای کمترین کیفیت‌اند. خوشه‌هایی با کیفیت نسبی شامل خوشه‌های ۱۰، ۴، و ۹ هستند که پهنه شرق شهر از شمال تا جنوب آن را دربر می‌گیرند. علاوه بر تفاوت برخورداری در کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان، ویژگی دیگری که سبب تمایز بخش‌های مختلف شهر شده تعداد خیابان‌های شهری است. به‌گونه‌ای که بخش‌هایی از شهر مثل محدوده گلسار یا بخش‌های مرکزی شهر که تعداد خیابان‌های شهری بیشتری دارند در مجموع دارای کیفیت بالاتری هستند. در مقابل بخش‌های دیگری از شهر که در آن‌ها خیابان شهری کم هست کیفیت پایین‌تری دارند، مثلاً، بخش جنوبی شهر (محور لاکان) محور جنوبی به غیر از بلوار لاکان، خیابان شهری دیگری ندارد. سایر بخش‌های جنوب شرقی و غربی شهر نیز با چنین مسئله‌ای مواجه‌اند. در خصوص مسکن مهر نیز، که از تعدد بیشتر خیابان برخوردار است، به دلیل نامناسب بودن فضای شهری خیابان‌هایش، در قیاس با سایر محلات شهر، در جایگاه نازلی قرار دارد. همچنین، ما بین بخش غربی و شرقی شهر رشت کمبود خیابان شهری در رشد کلی بخش‌ها مؤثر است؛ به‌گونه‌ای که بخش غربی شهر - که در سالیان اخیر به تعداد خیابان‌های آن افزوده شده و در قیاس با بخش شرقی شهر رشت، از کمبود خیابان شهری رنج می‌برد، دارای کیفیت بالاتری است.

جدول ۶. میزان برخورداری خوشه‌های مختلف از کیفیت‌های فضای شهری بر مبنای ضریب نزدیکی تاپسیس

عنوان خوشه	ضریب تاپسیس س کلی	کیفیت پوشش گیاهی	تعاملات اجتماعی و خصوصیات اجتماعی فضا	کیفیت نمای ساختمانی و جداره‌ها به لحاظ کالبدی	ایمنی و امنیت در خیابان	کیفیت فعالیت جداره‌ها	کیفیت مبلمان و تجهیزات محیطی	کیفیت پیاده‌رو و	تیلیفات خیابانی	دسترسی
خوشه ۱	۰/۳۵۴	۰/۳۱۴	۰/۳۱۲	۰/۴۰۹	۰/۴۵۳	۰/۴۶۰	۰/۲۸۰	۰/۳۹۲	۰/۰۷۶	۰/۳۵۰
خوشه ۲	۰/۳۶۸	۰/۴۴۴	۰/۴۴۵	۰/۴۹۸	۰/۴۱۳	۰/۳۷۹	۰/۲۸۷	۰/۴۹۹	۰/۰۷۶	۰/۴۷۱
خوشه ۳	۰/۳۶۴	۰/۳۹۹	۰/۳۹۰	۰/۵۰۳	۰/۳۲۹	۰/۴۳۹	۰/۳۶۹	۰/۴۰۰	۰/۰۷۶	۰/۳۱۳
خوشه ۴	۰/۴۰۷	۰/۵۰۲	۰/۳۵۳	۰/۵۱۰	۰/۵۷۹	۰/۴۴۷	۰/۳۱۳	۰/۴۳۶	۰/۱۵۲	۰/۳۶۸
خوشه ۵	۰/۴۲۷	۰/۴۵۱	۰/۶۰۴	۰/۶۹۶	۰/۴۸۲	۰/۴۸۷	۰/۳۵۷	۰/۴۳۵	۰/۲۰۴	۰/۵۱۹
خوشه ۶	۰/۵۴۳	۰/۵۶۷	۰/۴۸۲	۰/۵۸۴	۰/۵۶۰	۰/۶۵۵	۰/۴۴۰	۰/۵۶۸	۰/۵۰۵	۰/۶۶۹
خوشه ۷	۰/۵۳۵	۰/۷۴۶	۰/۴۷۹	۰/۶۱۶	۰/۵۸۳	۰/۵۸۴	۰/۴۵۷	۰/۵۵۱	۰/۵۰۴	۰/۷۴۸
خوشه ۸	۰/۴۷۵	۰/۳۹۸	۰/۴۴۱	۰/۵۸۷	۰/۶۲۷	۰/۵۷۵	۰/۳۲۵	۰/۴۵۹	۰/۲۸۶	۰/۶۳۵
خوشه ۹	۰/۴۰۷	۰/۴۹۵	۰/۴۷۳	۰/۵۷۹	۰/۵۵۰	۰/۵۱۵	۰/۲۲۷	۰/۴۶۵	۰/۰۶۱	۰/۴۲۸
خوشه ۱۰	۰/۴۰۴	۰/۴۵۲	۰/۲۰۳	۰/۴۱۲	۰/۴۸۹	۰/۵۳۶	۰/۳۵۲	۰/۴۳۲	۰/۳۳۳	۰/۵۶۳
خوشه ۱۱	۰/۵۴۴	۰/۶۲۸	۰/۱۵۷	۰/۳۰۱	۰/۵۱۸	۰/۵۷۹	۰/۵۰۹	۰/۵۹۰	۰/۴۰۷	۰/۶۱۷





شکل ۵. میزان کیفیت فضای شهری خیابان در سطح شهر رشت بر مبنای ضریب نزدیکی تاپسیس

هر یک از خوشه‌های تعیین شده در شهر رشت به لحاظ برخورداری از کیفیت‌های مختلف فضای شهری دارای وضعیت‌های متفاوتی‌اند. برای مثال، ممکن است برخی از خیابان‌ها یا خوشه‌ها از نظر پوشش گیاهی دارای کمبود باشند، اما به لحاظ خصوصیت اجتماعی فضا غنی باشند یا برعکس. همین مثال در کیفیت‌های مختلف فضای شهری برای خیابان‌های مختلف متفاوت است. به همین خاطر، میزان برخورداری خوشه‌های مختلف از کیفیت‌های فضای شهری به صورت جداگانه در خیابان‌های منتخب ارزیابی شد (شکل ۶).

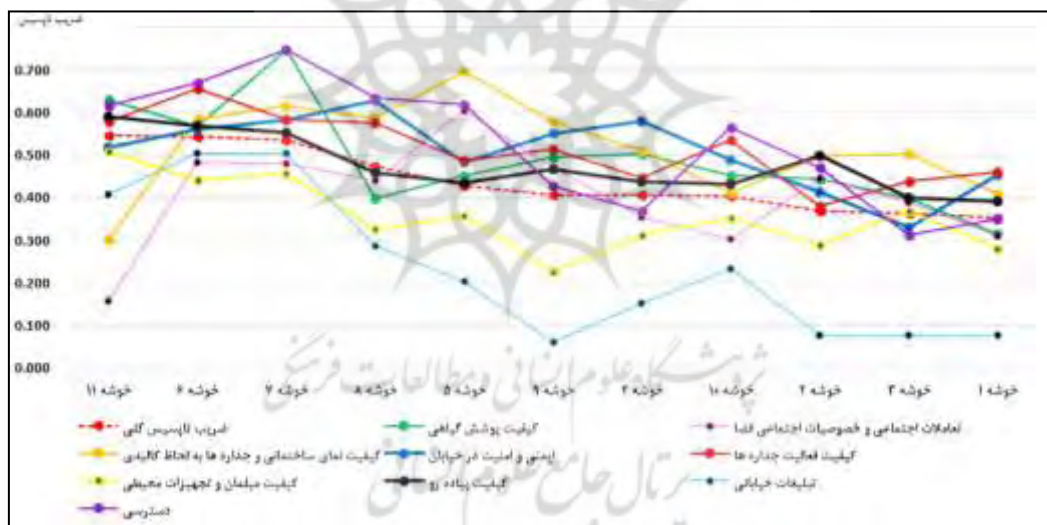
بر اساس محاسبه فوق، مؤلفه تبلیغات خیابانی در مقایسه با سایر مؤلفه‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان در شهر رشت دارای پایین‌ترین درجه مطلوبیت است. هرچند که امروزه تبلیغات خیابانی به یکی از عناصر مهم فضاهای شهری تبدیل شده و به‌ویژه در فضاهای عمومی شهرهای بزرگ دنیا نمود دارد و در شهرهای بزرگ ایران نیز به تدریج در حال توسعه است، در شهر رشت چندان جدی گرفته نشده و طرح خاصی در خصوص سامان‌دهی آن وجود ندارد. سایر مؤلفه‌ها تقریباً در سطح شهر با یکدیگر فاصله کمی دارند و اکثراً دارای ضریب نزدیکی ۰/۳ تا ۰/۶ در خوشه‌های مختلف‌اند. بعد از مؤلفه تبلیغات خیابانی، مؤلفه کیفیت مبلمان و تجهیزات محیطی نیز نسبت به سایر مؤلفه‌ها از درجه مطلوبیت پایین‌تری در سطح شهر برخوردارند.

مقایسه میزان برخورداری هر یک از خوشه‌ها از کیفیت‌های مختلف فضای شهری نشان می‌دهد که خوشه گلسار هرچند دارای بالاترین کیفیت است، در عین حال، نوسان بالایی دارد. همچنین، خوشه‌های ۶ و ۷ نیز که از کیفیت فضای شهری بالایی در خیابان‌های خود نسبت به سایرین برخوردارند از نوسان کمتری برخوردارند و تقریباً در بیشتر کیفیت‌های فضای شهری دارای کیفیت متوسط به بالا هستند. خوشه ۶ محلات مرکزی شهر رشت را شامل می‌شود که می‌توان این ناحیه را قلب اقتصادی، اجتماعی، تاریخی، و اداری شهر رشت دانست. برخورداری از راسته‌های تجاری قوی و با کیفیت بالای جداره‌های ساختمانی همراه با تجهیز مناسب مبلمان محیطی در کنار فعالیت اجتماعی گسترده تمامی شهروندان در ناحیه مرکزی شهر رشت و رسیدگی مداوم مدیریت شهری در ارتباط با بهبود این نواحی این محلات را بسیار سرزنده و پُررونق کرده است. خوشه ۷ نیز که از کیفیت فضای شهری بالایی برخوردار است شامل محلات جدیدی نسبت به محلات مرکزی شهر است. این خوشه از یک طرف دارای کاربری‌های فرهنگی، اجتماعی، و تفریحی فراوانی نظیر باغ



محتشم، مجموعه‌های ورزشی، فضاهای آکادمیک و علمی است که بسیار مورد استقبال جوانان شهر بوده و از طرف دیگر به علت نزدیکی به جنوب شهر نقش خدماتی به آن مناطق را ایفا می‌کند و از این رو دارای رونق بالایی است. تعدد خیابان‌های تازه‌احداث این خوشه در کنار توجه مدیریت شهری به این محلات سبب شده است تا کیفیت‌های فضایی نظیر پوشش گیاهی، مبلمان محیطی، نمای ساختمانی، و کیفیت پیاده‌روها در این خوشه بسیار خوب باشد.

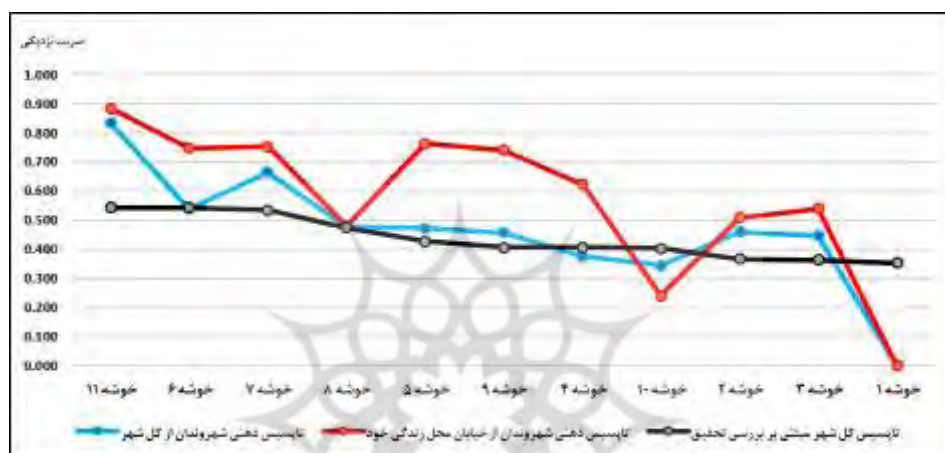
میزان بهره‌مندی کلی شهر از کیفیت فضای شهری در خیابان‌ها، از طریق محاسبه میانگین ضریب نزدیکی کلی خوشه‌ها، سنجش شد. این محاسبه نشان می‌دهد که ضریب تاپسیس کلی شهر برابر با ۰/۴۳۹ بوده و اگر میانگین کیفیت مطلوب فضای شهری خیابان معادل ۰/۵ در نظر گرفته شود، این امر بیانگر پایین بودن کیفیت کلی فضای خیابان‌های شهر رشت از میانگین کیفیت مطلوب فضای شهری خیابان است. بنابراین، شهر رشت، به‌رغم برخورداری از فضاهای مطلوب و با کیفیت بالای مرکزی و شمالی شهر، در کل از کیفیت فضایی پایینی برخوردار است. این در حالی است که بعضی از مؤلفه‌های کیفیت فضایی نظیر برخورداری از پوشش گیاهی، هرچند با توجه به ویژگی‌های اقلیمی شهر رشت، موقعیت مناسبی برای توسعه دارند، اما بسیاری از خیابان‌های شهر رشت فاقد پوشش گیاهی مناسب بوده و همان‌گونه که در شکل ۶ مشاهده می‌شود، در ۸ خوشه از ۱۱ خوشه، کیفیتی پایین‌تر از متوسط دارند. همچنین، کیفیت مبلمان و تجهیزات محیطی به‌جز خوشه ۱۱، در همه خوشه‌ها کمتر از حد متوسط است که حاکی از ضعف عملکرد مدیریت شهری در تجهیز و تهیه مبلمان محیطی مناسب در کلیت شهر رشت است.



شکل ۶. نمودار میزان برخورداری خوشه‌های مختلف از کیفیت‌های فضای شهری

در این تحقیق، آرای شهروندان پیرامون کیفیت کلی محل زندگی خود و کلیت شهر نیز اخذ شد. در این رابطه، میانگین آرای شهروندان پیرامون چهار مؤلفه رضایتمندی، علاقه و دوست داشتن محیط، راحتی و آرامش و زیبایی محیط نسبت به کیفیت خیابان محل زندگی خود در هر خوشه محاسبه شد که این پارامتر (خط آبی‌رنگ) برای هر خوشه در شکل ۷ نمایش داده شده است. در پرسش‌نامه تحقیق همچنین چهار سؤال پیرامون فقیرترین، بی‌کیفیت‌ترین، باکیفیت‌ترین، ثروتمندترین، و دلپذیرترین خیابان‌های شهری در رشت به‌عمل آمد. از طریق این چهار مؤلفه، با استفاده از مدل تاپسیس، ذهنیت شهروندان نسبت به کلیت شهر رشت (نه صرفاً پیرامون محل زندگی خود) به‌دست آمد که این پارامتر (خط قرمز رنگ) در شکل ۷ نمایش داده شده است.

نتایج این دو پارامتر نشان می‌دهد که آرای شهروندان چه از طریق محاسبه ذهنیت آن‌ها پیرامون محل زندگی خود چه کلیت شهر دارای نزدیکی بسیار بالایی با یکدیگر است؛ به گونه‌ای که در هر دو بررسی ضریب نزدیکی تاپسیس خوشه شمالی یا یازده (محدوده گلسار) دارای بالاترین کیفیت بوده و این آرا به گونه‌ای است که خوشه ۱۱ با سایر خوشه‌ها دارای اختلاف زیادی است. سپس، خوشه‌های مرکزی از کیفیت بالایی از نظر شهروندان برخوردارند؛ به گونه‌ای که خوشه ۷ به‌طور کلی در نظر شهروندان از مطلوبیت بالایی برخوردار است و دومین خوشه با کیفیت در شهر رشت است. خوشه ۶ نیز از نظر شهروندان دارای کیفیتی بالاتر از میانگین است. در مقابل خوشه‌های جنوبی (به‌ویژه خوشه ۱) دارای کیفیت نازل از نظر شهروندان است. در شکل ۷ نمودار کلی تاپسیس (خط مشکی‌رنگ) نیز ترسیم شده است که وضعیت کلی هر یک خوشه‌ها را در سطح شهر نشان می‌دهد.



شکل ۷. مقایسه کیفیت فضای شهری خیابان در هر یک از خوشه‌ها مبتنی بر بررسی تحقیق، آرای شهروندان پیرامون محل زندگی خود و آرای شهروندان پیرامون کلیت شهر

همان‌طور که در شکل ۷ مشاهده می‌شود، ارزیابی صورت‌گرفته از طریق آرای شهروندان پیرامون کیفیت فضایی خیابان‌های محل زندگی خود نیز منطبق با بررسی کیفیت صورت‌گرفته در تحقیق بوده و خیابان‌های محدوده گلسار (محدوده شمالی) و محدوده مرکزی از کیفیت بالاتری در قیاس با خیابان‌های محدوده‌های جنوبی و حاشیه‌ای شهر برخوردارند. علاوه بر این، بررسی‌های انجام‌شده درباره آرای شهروندان پیرامون خیابان‌های با کیفیت و بی کیفیت در سطح شهر هم با بررسی‌های تحقیق منطبق بوده و مبتنی بر آن نیز محدوده‌های شمالی و مرکزی از کیفیت بالاتری نسبت به محدوده‌های جنوبی و حاشیه‌ای برخوردارند. البته، تفاوت بررسی‌های تحقیق با آرای شهروندان در این باره این است که در ذهن شهروندان این اختلاف کیفیتی بسیار بیشتر از بررسی‌های تحقیق میدانی است. برای مثال، میزان فاصله ضریب نزدیکی تاپسیس در تحقیق میدانی بین با کیفیت‌ترین محدوده (گلسار) با کم کیفیت‌ترین محلات (معلولین و حمیدیان) ۰/۱۹۱ است. این اختلاف فاصله بر مبنای تاپسیس آرای شهروندان درباره کل شهر و خیابان محل زندگی خود به ترتیب ۰/۸۳۵ و ۰/۸۸۴ است.

فعالیت‌های تجاری-تجملاتی و با کیفیت بالا، ابنیه مسکونی شیک و برج‌های باشکوه، و سکونت ثروتمندان و اقبال پُردآمد در محلات گلسار و منظره سبب شده است این محلات با اختلاف بسیار زیاد با کیفیت‌ترین فضاهای شهر در نظر شهروندان محسوب شوند و رسیدگی‌های بهتر مدیریت شهری برای حفظ کیفیت فضایی آن‌ها تا دوام این اختلاف را تشدید می‌کند. نکته دیگر در ارتباط با این اختلاف فضایی از منظر شهروندان، تأثیرگذاری بافت اطراف خیابان‌های

محوری خوشه‌هایی با کیفیت پایین است. بدین ترتیب که هرچند تا اندازه‌ای مدیریت شهری به خیابان‌های محوری محلات ضعیف رسیدگی کرده و اختلاف فضایی را از منظر مشاهده اولیه کاهش داده است، بافت متراکم، شلوغ، و فاقد خیابان‌های محلی لازم و نیز سکونت افشار ضعیف در این بافت‌ها سبب شده از دیدگاه شهروندان با محلات با کیفیت بالا اختلاف بسیار زیادی داشته باشند.

### نتیجه‌گیری

عدالت در فضاهای شهری از یک طرف به معنای برخورداری فضاهای شهری و رشد و توسعه آن‌ها مبتنی بر حقشان است. بنابراین، معیار استحقاق در زمینه عدالت در فضاهای شهری به‌عنوان یک معیار ایجابی در جهت افزایش کیفیت‌های فضای شهری مطرح شد تا فضاهای شهری به سمت مطلوبیت حرکت نمایند. از طرف دیگر، افزایش عدالت در فضاهای شهری مستلزم در نظر گرفتن معیار برابری و جلوگیری از ظلم است. وقتی که برخی از فضاهای شهری از کیفیت بسیار زیادی برخوردار باشند و در مقابل بخش‌های دیگر شهر نامطلوب و دارای کیفیت پایین و ضعیف باشند نارضایتی‌های اجتماعی، قطب‌های مسئله‌دار، ناامنی، ناهنجاری و مشکلات عدیده فرهنگی، اقتصادی، و کالبدی ناشی از توسعه نامتقارن در فضاهای شهری شکل می‌گیرد. بنابراین، لازم است در کنار جنبه ایجابی عدالت، که رشد فضاهای شهری در جهت مطلوبیت آن‌هاست، جنبه سلبی عدالت با راهکارها و راهبردهایی برای بهبود فضاهای شهری ضعیف و نامطلوب نیز در نظر گرفته شود و از تبعیض و اختلاف طبقاتی جلوگیری گردد.

در تحقیق حاضر لزوم برخورداری همه محلات مسکونی از فضاهای عمومی شهری باکیفیت در فضاهای خیابانی شهر رشت بررسی شد. بررسی کیفیت‌های مؤثر بر فضاهای شهری در خیابان‌های شهر رشت از طریق مشاهدات میدانی، پُرکردن چک‌لیست و پرسش‌نامه پیرامون کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری، و مقایسه آن‌ها با استفاده از روش تاپسیس صورت گرفت. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد کیفیت کلی فضای خیابان‌های شهر رشت فاصله زیادی با سطح مطلوب دارد. بنابراین، از منظر ایجابی عدالت در فضاهای شهری نیاز است که اصلاحاتی در جهت حرکت این فضاها به سوی دستیابی به کیفیت‌های مطلوب صورت گیرد. تغییرات در جهت بهبود کیفیت‌های فضای شهری خیابان در شهر رشت باید مبتنی بر در نظر گرفتن استعدادهای مختلف و ویژگی‌های مختلف خیابان‌های هر یک از بخش‌های شهر باشد. با توجه به میزان برخورداری هر یک از خیابان‌ها و خوشه‌ها، لازم است کمبودهای آن‌ها برطرف شود تا به سمت فضای شهری عادلانه در خیابان‌ها حرکت کرد. در این زمینه بررسی‌های تحقیق نشان داد که در مجموع ۶۴ درصد از کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان در خوشه‌های مختلف شهر رشت دارای کیفیتی پایین‌تر از میانگین بوده و فقط ۳۶ درصد از مؤلفه‌ها در خوشه‌های مختلف از کیفیت بالاتر از میانگین برخوردارند.

این مطالعه نشان داد که تفاوت قابل ملاحظه‌ای از نظر میزان برخورداری بین خیابان‌های بخش‌های مختلف شهر رشت وجود دارد. این اختلاف نه تنها از طریق بررسی‌های تحقیق میدانی و مشخص کردن میزان برخورداری هر خیابان از کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری، بلکه از دیدگاه شهروندان نیز قابل تشخیص است. این مسئله در شهر رشت سبب شکل‌گیری گونه‌ای از اختلاف طبقاتی بین بخش‌های مختلف شهر شده؛ به گونه‌ای که محدوده گلسار (بخش شمالی شهر) بخش مرفه‌نشین، ثروتمند، و باکیفیت شهر محسوب می‌شود و بخش‌های جنوبی شهر جزو مناطق ضعیف، کم‌برخوردار، و به اصطلاح پایین‌شهر محسوب می‌شوند. بنابراین، بر اساس دیدگاه عدالت در زمینه فضاهای شهری، برای جلوگیری از افزایش اختلاف طبقاتی، نابرابری، و به عبارت صریح‌تر تبعیض در سطح شهر، لازم است کمبودهای موجود در زمینه کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان با اولویت قراردادن مناطق جنوبی شهر مرتفع شود. در غیر این صورت،

پیامدهایی نظیر توسعه شهری غیرمتوازن مناطق با کیفیت بالا و لوکس در مقابل فضاهای بی کیفیت به گسترده شدن نابرابری اجتماعی، تبعیض، و اختلاف طبقاتی در شهر رشت منجر می‌شود. چنین مسئله‌ای به افزایش معضلات و ناهنجاری‌های شهری نظیر جرایم شهری، فساد، و ناامنی در شهر منجر می‌شود و ناپایداری اجتماعی، اقتصادی، و کالبدی و در یک کلام افزایش معضلات شهری را سبب می‌گردد.

در ادامه (جدول ۷) با توجه به ارزیابی‌های صورت گرفته از وضعیت برخورداری خوشه‌های مختلف در سطح شهر رشت از کیفیت‌های مؤثر بر فضای شهری خیابان و مقایسه آن‌ها با یکدیگر، پیشنهادهای ذیل برای شهر رشت ارائه می‌شود:

### جدول ۷. پیشنهادهای تحقیق جهت ارتقای عدالت در فضای شهری خیابان‌های شهر رشت

پیشنهادها	
۱	افزایش کاشت درختان و فضاهای سبز در خیابان‌های با کیفیت پایین محیط به لحاظ برخورداری از پوشش گیاهی به‌ویژه در خوشه‌های ۱، ۲، ۳، ۵، ۸، و ۱۰
۲	افزایش تعداد و پیوستگی معابر در نقاط دارای فضاهای با کیفیت پایین محیط و بخش‌هایی از شهر که مشکل کمبود معابر دارند، نظیر خوشه‌های ۱، ۳، ۴، ۹، و ۱۰
۳	به‌کارگیری سیاست‌های پیاده‌مداری در سطح کل شهر به‌ویژه در خیابان‌های مرکزی و خیابان‌های با کیفیت پایین محیط نظیر خوشه‌های ۱، ۳، ۵، ۸، و ۱۰
۴	تزریق فعالیت به زمین‌های بلااستفاده در جداره خیابان‌های با کیفیت پایین محیط نظیر ایجاد پارک‌های کوچک
۵	برگزاری نمایشگاه‌ها و رویدادهای موقت مربوط به شهرداری و سازمان‌های دیگر شهری در فضاهای باز خیابان‌های با کیفیت پایین محیط به‌لحاظ تعاملات اجتماعی نظیر خوشه‌های ۱۱، ۱۰، و ۴
۶	بهبود کیفیت واحدهای خدماتی سازمان‌های شهری در جداره‌های خیابان‌های با کیفیت پایین محیط
۷	بهبود سنگ‌فرش پیاده‌روها، مبلمان، تجهیزات محیطی، و نورپردازی در خیابان‌های تمامی خوشه‌ها به غیر از خوشه ۱۱
۸	اعطای تسهیلات به سرمایه‌گذاران برای ایجاد پروژه‌های محرک توسعه در خیابان‌های با کیفیت پایین محیط در خوشه‌های ۱ و ۳
۹	تقویت سیستم حمل و نقل همگانی در نقاط مختلف شهر به‌ویژه در نقاط دارای ضعف در سیستم حمل و نقل عمومی نظیر خوشه‌های ۱، ۳، و ۴
۱۰	اعطای تسهیلات تشویقی به مالکان برای نوسازی ابنیه در خیابان‌های با کیفیت پایین محیط به‌ویژه در خوشه ۱
۱۱	تدوین برنامه‌های سامان‌دهی و نوسازی بافت‌های فرسوده در اطراف خیابان‌های با کیفیت پایین محیط
۱۲	توزیع عادلانه‌تر خدمات بهداشتی، درمانی، و ورزشی در خیابان‌های اصلی کل شهر
۱۳	بسترسازی برای حرکت دوچرخه با ایجاد مسیر و پارکینگ‌های دوچرخه در کل شهر به‌ویژه در اطراف خیابان‌های دارای بافت تاریخی و قدیمی
۱۴	حفاظت و سامان‌دهی آثار تاریخی و منابع طبیعی موجود در خیابان‌های اصلی شهر نظیر درختان قدیمی و رودخانه‌ها
۱۵	تدوین برنامه ارتقای کیفیت کالبدی خیابان‌های مرکزی و پرتردد شهر
۱۶	تدوین برنامه جلوگیری از پراکنده‌رویی و افزایش محدوده خدماتی شهر
۱۷	استفاده از نقاشی‌ها و هنرهای خلاق خیابانی برای ارتقای وضعیت ظاهری خیابان‌های دارای کیفیت پایین محیط به‌ویژه در خوشه‌های ۱ و ۲
۱۸	مرمت نماهای رو به خیابان موجود در خیابان‌های اصلی تر پهنه‌های با کیفیت پایین محیط به‌ویژه در خوشه‌های ۱، ۳، و ۱۰
۱۹	ارتقای کیفیت بناهای شاخص در خیابان‌های با کیفیت پایین محیط
۲۰	ایجاد دفاتر تسهیلتی و سراهای محله در جداره خیابان‌های با کیفیت پایین محیط به‌ویژه در خوشه‌های ۱، ۲، ۳، ۴، ۹، و ۱۰
۲۱	تشدید محدودیت‌ها و جریمه‌های مالی سنگین‌تر بر مالکان تخطی‌کننده از نظام ارتفاعی، تراکمی، و کاربری مصوب در جداره خیابان‌های اصلی شهر
۲۲	تأکید بر ارتقای وضعیت خیابان‌های دارای فضای شهری ضعیف نظیر خوشه‌های ۱، ۲، و ۳
۲۳	ارتقای هدفمند فضاهای با کیفیت، باهدف برجسته‌سازی، نمادسازی و برندسازی فضاهای شهری جهت ارتقای کلیت شهر و افزایش درآمد شهری
۲۴	مشخص کردن فضاهای ضعیف و در اولویت قراردادن بهبود آن‌ها به‌ویژه در خوشه‌های ۱، ۲، و ۳
۲۵	جذب مشارکت‌های مردمی و بخش خصوصی جهت رشد و ارتقای فضاهای ضعیف شهری از طریق معافیت‌های مالیاتی و عوارض ساختمانی و کاهش موانع قانونی همراه با تأکید بر ایجاد کیفیت‌های بالا توسط این بخش‌ها
۲۶	ایجاد قطب‌های توسعه در بخش‌هایی از شهر که دارای فضاهای شهری با کیفیت پایین‌اند به‌ویژه در خوشه‌های ۱، ۲، و ۳
۲۷	تزریق فعالیت‌های جذاب به فضاهای شهری خوشه‌های ۱، ۲، ۳، و ۴
۲۸	در نظرگیری راهبردهای ارتقای امنیت از طریق طراحی محیطی نظیر کاهش فضاهای بی‌دفاع و افزایش دید ناظر جهت افزایش امنیت عابران پیاده به‌ویژه در خوشه‌های ۱، ۲، و ۳
۲۹	ایجاد فضاهای عمومی و اداری با کیفیت در فضاهای شهری ضعیف
۳۰	رشد و افزایش کیفیت همه فضاهای شهری و جلوگیری از افول کیفیت آن‌ها و در نتیجه جلوگیری از اسراف و از بین رفتن هزینه‌های انجام‌شده

## منابع

۱. ایران دوست، کیومرث؛ حبیبی، کیومرث و خندان، محمد، ۱۳۹۷، عوامل مؤثر بر پراکنده‌رویی شهری در شهرهای ایران (نمونه موردی شهر رشت)، *مجله آمایش جغرافیایی فضا*، ۸(۲۸)، ۶۷-۸۲.
۲. بنتلی، ای‌ین؛ الکک، آلن؛ مورین، پال؛ مک‌گلین، سو و اسمیت، گراهام، ۱۳۹۵، *محیط‌های پاسخده*، ترجمه مصطفی بهزادفر، چ ۱۲، انتشارات دانشگاه علم و صنعت.
۳. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۹۳، *سیراندیشه‌ها در شهرسازی*، ج ۳، چ ۳، دانشگاه شهید بهشتی، انتشارات آرمان شهر.
۴. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۹۵، *کتاب راهنمای طراحی فضای شهری*، چ ۸، تهران: شهیدی.
۵. تابعی، نادر؛ موحد، علی؛ تولایی، سیمین و کمانرودی، موسی، ۱۳۹۵، بررسی نقش عدالت فضایی در مدیریت شهری (محدوده مطالعه: محلات منطقه ۶ تهران)، *مجله برنامه‌ریزی فضایی جغرافیا*، صص ۲۳-۳۶.
۶. تقوایی، علی‌اکبر؛ بمانیان، محمدرضا؛ پورجعفر، محمدرضا و بهرام‌پور، مهدی، ۱۳۹۴، میزان سنجی عدالت فضایی در چارچوب نظریه شهر عدالت‌محور؛ موردپژوهی: مناطق ۲۲گانه شهرداری تهران، *مجله مدیریت شهری*، ش ۳۸، صص ۳۹۱-۴۲۳.
۷. توسلی، محمود، ۱۳۹۵، *قواعد و معیارهای طراحی فضای شهری*، چ ۲، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۸. تیس اونسن، توماس، ۱۳۸۷، *گونه‌شناسی فضا در شهرسازی*، ترجمه مهشید شکوهی، تهران: دانشگاه هنر.
۹. جیکوبز، جین، ۱۳۹۶، *مرگ و زندگی شهرهای بزرگ امریکایی*، ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، چ ۴، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۰. حافظ‌نیا، محمدرضا؛ قادری حاجت، مصطفی؛ احمدی‌پور، زهرا؛ رکن‌الدین، عبدالرضا و گوهری، محمد، ۱۳۹۴، طراحی الگوی سنجش عدالت فضایی، مطالعه موردی: ایران، *مجله مدرس علوم انسانی، برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ش ۱، صص ۳۳-۵۲.
۱۱. حبیبی، کیومرث؛ نسترن، مهین و محمدی، مهرداد، ۱۳۹۵، سنجش و ارزیابی سرزندگی فضاهای عمومی شهری و نقش آن در ارتقای کیفیت زندگی جوانان موردشناسی: خیابان نظر شرقی شهر اصفهان، *جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای*، ش ۱، صص ۱۶۱-۱۸۰.
۱۲. حبیبی، محسن و مقصودی، ملیحه، ۱۳۸۴، *مرمت شهری*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۱۳. حبیبی، میترا و برزگر، سپیده، ۱۳۹۷، *معیارهای ضرب آهنگ کاوی زندگی روزانه در تولید اجتماعی فضای شهری با تکیه بر تجارب پژوهشی*، صفه، ش ۲۸، صص ۴۷-۶۳.
۱۴. خاک‌زند، مهدی و آقابزرگی، کوروش، ۱۳۹۳، *سنجش مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری*، فصل‌نامه پژوهش‌های معماری اسلامی، س ۱، ش ۲، صص ۱۳۱-۱۴۶.
۱۵. خیرالدین، رضا، ۱۳۹۲، *پویشی در ترجمان فضایی کالبدی مفهوم اسلامی عدالت با تحلیل کارتوگرافیک تعادل فضایی در نواحی ۱۱۲گانه کلان‌شهر تهران*، *مجله پژوهش‌های معماری اسلامی*، س ۱، ش ۱، صص ۴۳-۵۸.
۱۶. داداش‌پور، هاشم و الوندی‌پور، نینا، ۱۳۹۵، عدالت فضایی در مقیاس شهری در ایران؛ فرامطالعه چارچوب نظری مقاله‌های علمی موجود، *مجله هنرهای زیبا - معماری و شهرسازی*، صص ۶۷-۸۰.
۱۷. داداش‌پور، هاشم و رستمی، فرامرز، ۱۳۹۰، *سنجش عدالت فضایی یکپارچه خدمات عمومی شهری بر اساس توزیع جمعیت، قابلیت دسترسی و کارایی در شهر یاسوج*، *مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، س ۱، ش ۱۰، صص ۱-۲۲.
۱۸. داداش‌پور، هاشم؛ علیزاده، بهرام و رستمی، فرامرز، ۱۳۹۴، *تبیین چارچوب مفهومی عدالت فضایی در برنامه‌ریزی شهری با محوریت مفهوم عدالت در مکتب اسلام*، *مجله نقش جهان*، ش ۹، صص ۷۵-۸۴.
۱۹. دانش، جابر، ۱۳۸۹، *مبانی شکل‌گیری و اصول سازمان‌یابی کالبدی شهر اسلامی*، *مجله مطالعات شهر ایرانی- اسلامی*، س ۱۵، ش ۱، صص ۱۵-۳۲.
۲۰. دلایی میلان، ابراهیم و خیرالدین، رضا، ۱۳۹۶، *سنجش عدالت فضایی در بستر نظام حمل و نقل عمومی با مدل تحلیل شبکه‌ای (موردپژوهی: مناطق ۲، ۳، ۴ و ۵ شهر تهران)*، *نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، ۹(۳)، ۱-۳۹.
۲۱. دونای، آندره؛ اسپک، جف و لیدون، مایک، ۱۳۹۱، *راهنمای رشد هوشمند*، ترجمه مهرناز مولوی، رشت: دانشگاه گیلان.
۲۲. رخساری، حمید؛ جعفری مهرآبادی، مریم و حاتمی‌نژاد، حسین، ۱۳۹۸، *نقشه‌برداری ذهنی از فضای اول-مادی شهر*، مطالعه‌ای تطبیقی از ساکنان سکونتگاه‌های رسمی و غیررسمی شهر رشت، *پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری*، ۷(۱)، ۸۳-۱۱۰.

۲۳. رفیعان، مجتبی؛ تقوایی، علی‌اکبر؛ خادمی، مسعود و علی‌پور، روجا، ۱۳۹۱، بررسی تطبیقی رویکردهای سنجش کیفیت در طراحی فضاهای عمومی شهری، معماری و شهرسازی ایران، س ۳، ش ۴، صص ۳۵-۴۳.
۲۴. زیاری، کرامت‌اله؛ مهدیان بهنمیری، معصومه و مهدی، علی، ۱۳۹۲، بررسی و سنجش عدالت فضایی بهره‌مندی از خدمات عمومی شهری بر اساس توزیع جمعیت و قابلیت دسترسی در شهر بابل، تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۳(۲۸)، ۲۱۷-۲۴۱.
۲۵. سلیمانی، محمد؛ مشکینی، ابوالفضل؛ شیخی، محمد و امیرحاجلو، الهام، ۱۳۹۸، تحلیل آثار سیاست‌های جهانی بر غیررسمی شدن فضای شهری (مطالعه موردی: کشورهای جنوب)، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۱(۳)، ۵۳۱-۵۵۰.
۲۶. شجاعی، دلارام و پرتوی، پروین، ۱۳۹۴، عوامل مؤثر بر ایجاد و ارتقای اجتماع‌پذیری در فضاهای عمومی با مقیاس‌های مختلف شهر تهران (نمونه موردی: فضاهای عمومی دو محله و یک ناحیه در منطقه ۷ تهران)، باغ نظر، ش ۳۴، صص ۹۳-۱۰۸.
۲۷. صدیقی، صابر و سالک، رقیه، ۱۳۹۷، تحلیل عوامل مؤثر بر تشدید کالایی شدن فضای شهری از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: کلان شهر تبریز)، پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری، ۴(۶)، ۷۹۱-۸۰۷.
۲۸. ظاهری، محمد؛ سلیمانی‌راد، اسماعیل و حسینی شه‌پریان، نبی‌الله، ۱۳۹۶، ارزیابی کاربری اراضی شهری کلان‌شهر اهواز بر پایه عدالت فضایی با استفاده از مدل LQI و روش نزدیک‌ترین همسایه مجاور، مطالعات مدیریت شهری، س ۹، ش ۲۹، صص ۷۵-۸۷.
۲۹. عبدالزاده فرد، علیرضا، ۱۳۹۶، نقش فضای عمومی شهری در شکل‌گیری اعتماد اجتماعی (نمونه موردی: پارک حاشیه چمران، کلان شهر شیراز)، آمایش محیط، ۱۰(۳۹)، ۱۵۷-۱۸۲.
۳۰. کارمونا، متیو؛ هیت، تیم؛ تراک و تیسدل، استیون، ۱۳۹۴، مکان‌های عمومی، فضاهای عمومی، ترجمه فریبا قرائی، مهشید شکوهی، زهرا اهری، اسماعیل صالحی، چ ۳، تهران: دانشگاه هنر.
۳۱. کالن، گوردون، ۱۳۹۴، گزیده منظر شهری، ترجمه منوچهر حبیبیان، چ ۶، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۳۲. گلکار، کوروش، ۱۳۹۳، آفرینش مکان پایدار، چ ۲، دانشگاه شهید بهشتی.
۳۳. گل، یان، ۱۳۹۴، شهر انسانی، ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری، تهران: دانشگاه شهید بهشتی، چ ۲، انتشارات علم معمار رویال.
۳۴. گل، یان، ۱۳۹۶، زندگی میان ساختمان‌ها: کاربرد فضای جمعی، ترجمه علی اکبری، فرشته کریمان، و نسترن محرابی، پرهام نقش.
۳۵. محبوب جلالی، نرجس؛ مولوی، مهرناز؛ شبانی، امیرحسین و ناظمی، الهام، ۱۳۹۹، الگوی سلسله‌مراتبی معناپذیری مکان با برپایی رویدادها در فضاهای عمومی شهری (مطالعه موردی: بافت پیاده محدوده مرکزی شهر رشت)، دانش شهرسازی، ۴(۱)، ۱۱۳-۱۳۲.
۳۶. مسعودی، محمد و حقوردیان، فاطمه، ۱۳۹۱، نقش سرمایه اجتماعی بر توانمندسازی سکونتگاه‌های غیررسمی (مطالعه موردی: پیرامون محله استخرعینک رشت)، مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، ۷(۱۸)، ۱۲۸-۱۴۰.
۳۷. مطهری، مرتضی، ۱۳۹۸، عدل الهی، تهران: صدرا.
۳۸. موتین، کلیف، ۱۳۹۶، طراحی شهری (خیابان و میدان)، مترجم حسنعلی پورمند، انتشارات دانشگاه تربیت مدرس، چاپ دوم.
39. Abdolazhade, A., 2018, The role of urban public space in the formation of social trust (Case study: Chamran Boulevard in Shiraz metropolitan). *ENVIRONMENTAL BASED TERRITORIAL PLANNING (AMAYESH)*. Vol. 10, No. 39, pp. 157-182. (In Persian).
40. Apostolopoulou, E. and Adams, W. M., 2017, *Cutting nature to fit: Urbanization, neoliberalism and biodiversity offsetting in England*. *Geoforum*.
41. Beebejaun, Y., 2017, Gender, urban space, and the right to everyday life. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323-334.
42. Bentley, E.; Alcock, A.; Murruin, P.; McGlynn, S. and Smit, G., 2016, *Responsive Enviornments*. Translated by: Behzadfar. M. Publication IUST. (In Persian).
43. Blue, G.; Rosol, M. and Fast, V., 2019, Justice as Parity of Participation: Enhancing Arnstein's Ladder Through Fraser's Justice Framework. *Journal of the American Planning Association*, 85(3), 363-376.
44. Butz, A. and Zuberi, D., 2012, Local approaches to counter a wider pattern? Urban poverty in Portland, Oregon. *The Social Science Journal*, 49(3), 359-367.
45. Carmona, M.; Hit, T. and Tisdell, E., 2015, *Public Places Urban Spaces*. Translated by Gharaeni. F. Shokohi. M. Ahari. Z. Salehi. E. Tehran. Art University. (In Persian).
46. Certomà, C. and Martellozzo, F., 2019, Cultivating urban justice? A spatial exploration of urban gardening crossing spatial and environmental injustice conditions. *Applied Geography*, 106, 60-70.
47. Chen, G.; Gu, C. and Wu, F., 2006, Urban poverty in the transitional economy: a case of Nanjing, China. *Habitat International*, 30(1), 1-26.

48. Christiaensen, L. and Todo, Y., 2013, *Poverty reduction during the rural-urban transformation-the role of the missing middle*. The World Bank.
49. Cullen, G., 2015, *The Concise Townscape*. Translated by Habibiyan. M. University of Tehran Press. (In Persian).
50. Dadashpoor H.; Alizadeh, B. and Rostami, F., 2015, Determination of Conceptual Framework from Spatial Justice in Urban Planning with Focus on the Justice Concept in Islamic School. *BSNT*, 5(1), 75-84. (In Persian).
51. Dadashpoor, H., 2016, Spatial Justice in Urban Scale in Iran; Meta-Study of Selected Articles' Theoretical Framework. *Honar-Ha-Ye-Ziba: Memary Va Shahrsazi*, Vol. 21. No. 3, pp. 67-80. (In Persian).
52. Dadashpour, H. and Rostami, F., 2011, Measurement of Integrated Index of Spatial Justice in the Distribution of Urban Public Services Based on Population Distribution, Accessibility and Efficiency in Yasuj City. *Urban - Regional Studies and Research Journal*, Vol. 1, No. 10, pp. 1-22. (In Persian).
53. Dalaei Milan, E. and Kheireidin, R., 2017, Assessing Spatial Justice in the Context of Public Transportation System with Network Analysis Model (Case Study: Districts 2, 3, 4 and 5 of Tehran). *New Attitudes in Human Geography*. Vol. 9, No. 3, pp. 1-39. (In Persian).
54. Danesh, J., 2010, Principles of formation and principles of physical organization of Islamic city. *Journal of Islamic Iranian City Studies*, Vol. 15, No. 1, pp. 15-32. (In Persian).
55. Duany, A.; Speck, J. and Lydon, M., 2012, *The Smart Growth Manual*. Translated by Molavi. M. guilan university. (In Persian).
56. Flint Ashery, S. and Natapov, A., 2020, A democratization of urban space: Gender and ethnicity in the Whitechapel Market. *Journal of Urban Affairs*, pp. 1-18.
57. Gehl, J., 2015, *Human city*. Translated by Ghafari. A. Ghafari. L. Shahid Beheshti University. Tehran. Elm-e Memar Publication. (In Persian).
58. Gehl, J., 2017, *Life between buildings (Using public space)*. Translated by Akbari. A. Karimian. F. Mehrabi. N. Parham Naghsh Publication. (In Persian).
59. Golkar, K., 2014, *Creating Sustainable Place*. Shahid Beheshti University. (In Persian).
60. Habibi, M. and Barzegar, S., 2018, The Criteria for Rhythmanalysis of Everyday Life in Social Production of Urban Space Based on Research Experiments. *SOFFEH*, Vol. 28, No. 81, pp. 47-63. (In Persian).
61. Habibi, K.; Nastaran, M. and Mohammadi, M., 2016, Assessing the vitality of urban public spaces and its role in improving the quality of life of young people Case study: Nazar Sharghi St. Isfahan. *Geography and urban and regional planning*. No. 1, pp. 161-180. (In Persian).
62. Habibi, M. and Maghsoodi, M., 2005, *Urban Renovation*. University of Tehran Press. (In Persian).
63. Hafeznia, M. R.; Ghaderi Hajat, M. and Ahmadi poor, Z., 2015, Designing a spatial justice measurement model; Case Study: Iran. *MJSP*, Vol. 19, No. 1, pp. 33-52. (In Persian).
64. Harrison, J. L., Montgomery, C. A., & Jeanty, P. W. (2019). A spatial, simultaneous model of social capital and poverty. *Journal of behavioral and experimental economics*, 78, 183-192.
65. Irandoost, K.; Habibi, K. and Khandan, M., 2018, Factors affect on Urban Sprawl in Iranian Cities (Case Study of Rasht city). *Journal of Preparation of geographical space*. Vol. 8, No. 28, pp. 67-82. (In Persian).
66. Jacobs, J., 2017, *The death and life of great American cities*. Translated by Parsi. H.R. Aflatouni. A. University of Tehran Press. (In Persian).
67. Khakzand, M. and Aghabozorgi, K., 2014, Measuring the components of urban space's quality by adjustment comparison of Iranian-Islamic and western approach. *Iran University of Science & Technology*, Vol. 2. No. 1, pp. 133-148. (In Persian).
68. Kheireidin, R., 2014, Iran University of Science & amp, *Technology*, Vol. 1, No. 1, pp. 41-56. (In Persian).
69. Lake, R. W., 2016, Justice as subject and object of planning, *International Journal of Urban and Regional Research*, 40(6), 1205-1220.
70. Lucci, P.; Bhatkal, T. and Khan, A., 2018, Are we underestimating urban poverty?. *World Development*, No. 103, pp. 297-310.
71. Mahjoub Jalali, N.I Molavi, M.; Shabani, A. and Nazemi, E., 2020, Hierarchical Pattern of the Place Meaningfulness through Establishing Events in the Urban Public Spaces (Case Study: The Central Pedestrian District of Rasht). *Urban Planning Knowledge*, Vol. 4, No. 1, pp. 113-132. (In Persian).
72. Marcuse, P., 2015, Gentrification, social justice and personal ethics. *International journal of urban and regional research*, 39(6), 1263-1269.

73. Masoud, M. and Haghverdian, F., 2012, The role of social capital on empowerment of the informal settlements (case study: Around of Eynak neighborhood in Rasht city). *Journal of the Studies of Human Settlements Planning (Journal of Geographical Landscape)*, Vol.7, No. 18, pp. 128-140. (In Persian).
74. Mladenović, M. N., 2017, Transport justice: designing fair transportation systems. *Transport Reviews*, 37(2), 245-246.
75. Motahari, M., 2019, *Justice of God*. Sadra Publication. Tehran. (In Persian).
76. Moughtin, C., 2017, *Urban Design (Street and Square)*. Translated by Pourmand. H.A. Tarbiat Modares University Publications. (In Persian).
77. Nakabashi, L., 2018, Poverty and economic development: Evidence for the Brazilian states. *Economia*, 19(3), 445-458.
78. Oakley, D. and Greenidge Jr, G., 2017, The Contradictory Logics of Public-Private Place-making and Spatial Justice: The Case of Atlanta's Beltline. *City & Community*, 16(4), 355-358.
79. Olajide, O. A.; Agunbiade, M. E. and Bishi, H. B., 2018, The realities of Lagos urban development vision on livelihoods of the urban poor. *Journal of Urban Management*, 7(1), 21-31.
80. Pakzad, J., 2014, *An intellectual history of urbanism*. Vol. 3. University of Shahid Beheshti. Armanshahr Publication. (In Persian).
81. Pakzad, J., 2016, *Urban Space Design Handbook*. Tehran. Shahidi Publication. (In Persian).
82. Poku-Boansi, M.; Amoako, C.; Owusu-Ansah, J. K. and Cobbinah, P. B., 2020, The geography of urban poverty in Kumasi, Ghana. *Habitat International*, 103, 102220.
83. Rafieian, M.; Taghvaei, A.A.; Khademi, M. and Alipour, R., 2012, A comparative study of quality assessment approaches in the design of urban public spaces. *Journal of Iranian Architecture & Urbanism*, Vol. 3. No. 1. pp. 35-43. (In Persian).
84. Rasht.ir
85. Roca-Riu, M.; Menendez, M.; Dakic, I.; Buehler, S. and Ortigosa, J., 2020, Urban space consumption of cars and buses: an analytical approach. *Transportmetrica B: Transport Dynamics*, 8(1), 237-263.
86. Rokhsari, H.; Jafari Mehrabadi, M. and Hataminejad, H., 2019, Mental Mapping of the First-material Urban Space, A Comparative Study of the Residents of Formal and Informal Settlements in the City of Rasht. *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*, Vol. 7, No. 1, pp. 83-110. (In Persian).
87. Schrock, G.; Bassett, EM. and Green, J., 2015, Pursuing Equity and Justice in a Changing Climate: Assessing Equity in Local Climate and Sustainability Plans in U.S. Cities. *Journal of Planning Education and Research*. 35(3), 282-295.
88. Sedighi, S. and Salek, R., 2018, Analysis of the Factors Affecting Urban Space Commodification from Citizens' Perspectives (Case Study: Tabriz City). *Geographical Urban Planning Research*. Vol. 6, No. 4, pp. 791-807. (In Persian).
89. Shojaei, D. and Partovi, P., 2015, Analysis of Factors Affecting the Creation and Promotion of Sociability in public Spaces in Different Scales of Tehran city (Case studies: Two Neighborhoods and an Area in District 7 Tehran). *Journal of Nazar*. No. 34. pp. 93-108. (In Persian).
90. Soleimani, M.; Meshkini, A.; Shaikhy, M. and Amirhajlou, E., 2019, Analysis of the Influences of Global Policies upon Informalization of Urban Spaces: the South Countries. *Human Geography Research*, Vol. 51, No. 3, pp. 531-550. (In Persian).
91. Sulemana, I.; Nketiah-Amponsah, E.; Codjoe, E. A. and Andoh, J. A. N., 2019, Urbanization and income inequality in Sub-Saharan Africa. *Sustainable Cities and Society*, 101544.
92. Tabei, N.; Movahed, A.; Tavalaii, S. and Kamanroodi, M., 2016, Investigating the role of spatial justice in urban management. (Case study: neighborhoods of region 6 of Tehran). *Journal of Spatial Planning Geography*. pp. 23-36. (In Persian).
93. Taghvaei, A.A.; Bemanian, M.R.; Pourjafar, M.R. and Bahrampour, M., 2015, Assessment of spatial justice theory of justice; Case: 22 Districts of Tehran. *Urban Management*. Vol. 14, No. 38, pp. 391-423. (In Persian).
94. Tavasoli, M., 2016, *Rules and criteria for urban space design*. University of Tehran Press. (In Persian).
95. Tis Onsen, T., 2008, *Typology of space in urban planning*. Translated by Shokoohi. M. Tehran. Art University. (In Persian).
96. Woessner, M., 2010, A new ontology for the era of the New Economy: On Edward W. Soja's Seeking Spatial Justice, City: analysis of urban trends, *Culture, theory, policy, action*, 14(6), 601-603.



97. Yang, J.; Zeng, D. and Xu, P., 2020, Research Progress and Enlightenment on Urban Space Mismatch. In ICCREM 2020: *Intelligent Construction and Sustainable Buildings* (pp. 337-352). Reston, VA: American Society of Civil Engineers.
98. Zaheri, M.; Soleimani Rad, E. and Hoseini Shah Paryan, N., 2017, Evaluation of urban land use in Ahvaz metropolis based on spatial justice using LQi model and nearest neighbor method. *Journal of Management System*. No. 29, pp. 75-87. (In Persian).
99. Zayyari, K.; Mahdian Behnamiri, M. and Mahdi, A., 2013, Survey of spatial justice and measurement of urban public services benefice based on the population distribution and accessibility in babolsar city. *Journal of Geographical Sciences*, Vol. 13, No. 28, pp. 217-241. (In Persian).
100. Zhou, Y. and Liu, Y., 2019, The geography of poverty: Review and research prospects. *Journal of Rural Studies*.

